



Primo Piano:

- **Porti, contro la burocrazia serve più digitalizzazione** (L'Avvisatore Marittimo)
- **CMS nell'annullamento della sovrattassa portuale: il Presidente della Repubblica accoglie il ricorso straordinario** (L'Informatore Navale)
- **Marittimi indennità con limitazioni** (Il Sole 24 Ore)

Dai Porti:

Trieste:

- "...Paoletti guida le facce note al Parlamento del Porto..." (Il Piccolo)
- "...Tosetto, dall'interporto a manager in Comune..." (Il Mattino di Padova)
- "...Territorio e parti sociali coese..." (La Gazzetta Marittima)

Genova:

- "...Trasferito l'ufficiale che segnalò gli scanner rotti..." (Il Secolo XIX)
- "...Doria non si dimette e resta nel board..." (Il Secolo XIX)
- "...L'Ammiraglio Pettorino e un place of safety..." (La Gazzetta Marittima)
- "...CISCO il nuovo vertice..." (La Gazzetta Marittima)
- "...Tunnel portuale possibile con l'Ok alla Gronda..." (Il Secolo XIX)
- "...Porto via ai corsi professionali..." (Il Secolo XIX)
- "...Crescono i dipendenti..." (Ansa)
- "...Il sindacato dei marittimi festeggia..." (L'Informatore Navale)
- "...Dubai è pronta a investire..." (The Medi Telegraph)
- "...Cluster marittimo, corso di formazione per disoccupati..." (The Medi Telegraph)
- "...Al via Smart logistic..." (Ansa)

Ravenna:

- "...Avanti tutta sull'Hub..." (La Gazzetta Marittima)

Ancona:

- "...ok al POT di sistema..." (La Gazzetta Marittima)

Livorno:

- "...Interporto Vespucci, rosso di bilancio quasi azzerato..." (GEONEWS, Il Tirreno, La Nazione)
- "...Emorragia di posti di lavoro..." (La Nazione)
- "...Fondamentali le infrastrutture..." (La Nazione)
- "...La piattaforma Olt Off-Shore e le sue ricadute sui territori..." (Il Tirreno, La Nazione, La Gazzetta Marittima)
- "...Livorno deve svoltare, non vivere di sussidi..." (La Nazione)
- "...Governance e le Idi di Settembre..." (La Gazzetta Marittima)
- "...Il polo chiede infrastrutture..." (Il Sole 24 Ore)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 5/7/2016



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Napoli:

"...L'estate a numero chiuso..." (La Repubblica)

Brindisi:

"...Accorpamento in seguito alla riforma..." (Stato Quotidiano)

Palermo:

"...Monti approda a Palermo..." (Avvisatore Marittimo, Marsala News, La Gazzetta Marittima)

"...Arsenale vita di un simbolo..." (La Repubblica)

"...Una nave di Medici senza frontiere fermata al porto..." (Giornale di Sicilia)

Cagliari:

"...Pili, lascia Hapag Loyd..." (Ansa)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

APPELLO DI ECSA E ETF ALL'UE

«Porti, contro la burocrazia serve più digitalizzazione»

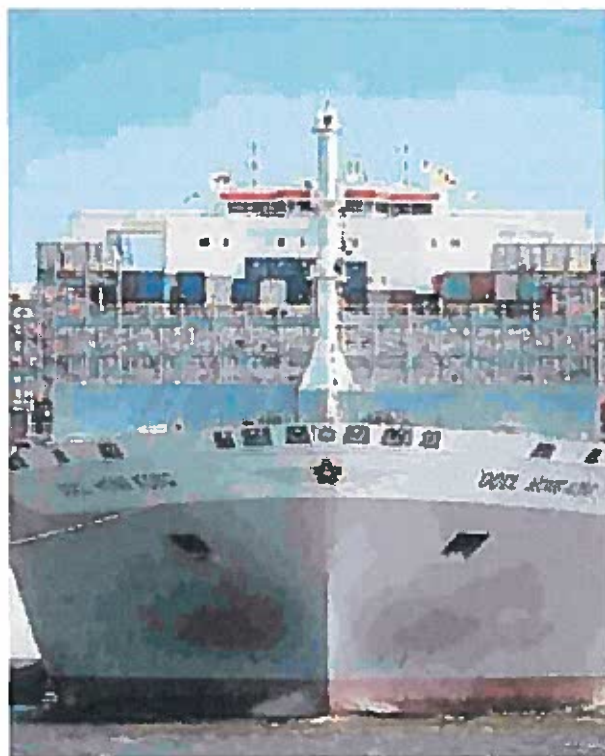
La Reporting formalities directive non ha raggiunto l'obiettivo

ALBERTO GHIARA

GENOVA. La Reporting formalities directive, la direttiva europea che voleva semplificare e rendere omogenee le procedure burocratiche in tutti i porti europei, non ha funzionato. Lo affermano in un comunicato congiunto Ecsa, l'associazione europea degli armatori, e il sindacato Etf. In occasione della "Digital Assembly 2017", organizzata lo scorso 15 e 16 giugno dalla Commissione europea e dalla presidenza maltese del Consiglio dell'Unione europea, armatori e marittimi hanno detto che la soluzione a questo fallimento deve passare da una rivoluzione digitale. Secondo le due associazioni, servono soluzioni digitali intelligenti per ridurre il carico di incombenze amministrative che occupano gran parte del tempo lavorativo, che altrimenti potrebbe essere dedicato ad attività più produttive.

A puntare il dito sulla necessità di un maggiore sviluppo delle comunicazioni digitali nel mondo dello shipping sono anche i quadri dirigenti di società di terminalisti, spedizionieri, autorità portuali e importatori, secondo quanto riporta un sondaggio condotto da Business performance innovation network (Bpi) e da Cmo Council. Per il 90 per cento dei manager intervistati, una maggiore condivisione dei dati e una maggiore visibilità della supply chain sono necessari per aumentare l'efficienza dello shipping.

«Lo shipping oggi - nota il co-



La nave portacontainer OOCL Hong Kong

municato di Ecsa e Etf - non sta ancora beneficiando di un vero mercato comune e rimane ostacolato da un lavoro d'ufficio senza fine. Ciò danneggia l'equipaggio, che deve affrontare carichi di lavoro crescenti con ripercussioni sul tempo dedicato al riposo e sulla realizzazione nel lavoro. Incide anche sul funzionamento regolare delle attività di spedizione, specialmente per quanto riguarda gli operatori dello short sea shipping, che fanno frequenti toccate nei porti europei in brevi intervalli di tempo».

Qualche speranza di una riduzione della burocrazia era arrivata dalla direttiva europea sulle procedure di dichiarazione, approvata nel 2010 e entrata in vigore esattamente un anno fa, nel giugno 2016. Ma le aspettative non sono state rispettate. Basti pensare alla varietà di forme con cui si deve comunicare una data nei diversi porti e nei diversi paesi. In uno scalo si deve inserire prima il giorno, poi mese e anno, in un altro invece l'anno va per primo, seguito da mese e giorno. In un caso il separatore fra i

numeri è una sbarra e in un altro un punto. Si tratta di cose banali, ma che ripetute decine di volte, ricominciando da capo in ogni porto, fanno perdere molto tempo. «Purtroppo il lavoro fatto non può essere riutilizzato perché nella toccata successiva è richiesto un documento con regole differenti, che va inviato 72 ore prima dell'arrivo in porto della nave». A rendere il tutto ancora più complesso è il fatto che i sistemi informatici sono differenti da uno scalo all'altro. L'omogeneizzazione dei servizi informatici dei diversi porti è appena cominciato in Italia, ma soltanto su scala nazionale. Si tratterà di un percorso impegnativo, obiettivo della nuova piattaforma nazionale. Per arrivare a qualcosa di analogo a livello europeo occorrerà aspettare ancora più tempo. Ma Ecsa e Etf chiedono che il percorso cominci subito e che si faccia tesoro delle possibilità offerte già oggi dalla tecnologia: «Le soluzioni digitali ci sono, tutti gli attori devono soltanto implementarle sulla base di serie di dati e formati armonizzati per merce, equipaggio e nave. Chiediamo anche uno sforzo congiunto per ridurre le comunicazioni obbligatorie a una lista minima di dati davvero necessari. La soluzione dovrebbe tenere conto dello stato dell'arte tecnologico, idealmente i dati sono accessibili in una "nuvola" o in un'altra piattaforma da cui le amministrazioni competenti possano prendere le informazioni necessarie».

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

CMS nell'annullamento della sovrattassa portuale: il Presidente della Repubblica accoglie il ricorso straordinario

Roma, 4 luglio 2017 – CMS ha assistito Raffineria di Roma nel vittorioso ricorso straordinario al Presidente della Repubblica contro il raddoppio della tassa portuale.

Importante risultato messo a segno dal team di diritto amministrativo di CMS (Avvocati Pietro Cavasola, Marco Iannacci e Tiziana Masone) che vince il ricorso straordinario proposto contro l'esponentiale aumento della tariffa della sovrattassa applicata alla merce imbarcata e sbarcata nei porti di Civitavecchia – Fiumicino deciso dall'Autorità portuale.

Il Capo dello Stato – recependo il favorevole parere emesso dal Consiglio di Stato – ha infatti accolto il ricorso straordinario presentato da CMS ritenendo illegittimo l'aumento tariffario in quanto non giustificato dalla necessità di realizzare specifici interventi in ambito portuale.

CMS

Fondato nel 1999, CMS è uno dei primi dieci studi legali internazionali per numero di professionisti (Am Law 2016 Global 100). Con 70 uffici in 39 paesi in tutto il mondo, per un totale di più di 4,500 professionisti, vanta una comprovata esperienza di consulenza a livello di giurisdizioni locali e internazionali e opera per conto di un'ampia gamma di aziende Fortune 500 e FT Europe 500, oltre che per la maggior parte delle società DAX 30. In Italia CMS è diventato sinonimo non solo di solidità, etica ed affidabilità ma anche di innovazione e rinnovamento. Con uffici a Roma e Milano, è attualmente composto da oltre 120 tra professionisti e collaboratori.

Inps. Le indicazioni per applicare in modo armonizzato le prestazioni in caso di malattia e inabilità

Marittimi, indennità con limitazioni

Le Casse **marittime** in passato sono state gestite dall' Ipsema e poi dall' Inail, prima che intervenisse il subentro dell' Inps per effetto del DI 76/2013. Il passaggio all' istituto di previdenza ha formato oggetto di chiarimento - da parte dell' Inps stesso - con la circolare 105/2017, al fine di armonizzare l' applicazione delle norme sul territorio nazionale.

La circolare precisa che le prestazioni di malattia non competono per gli eventi insorti successivamente alla data di estinzione del rapporto di lavoro, pur nella ipotesi in cui la malattia dovesse aver avuto inizio entro il termine di copertura assicurativa. Al contrario, le malattie iniziate prima della cessazione del rapporto di lavoro sono indennizzabili anche per il periodo successivo.

In merito all' assegno ordinario di invalidità e prestazioni di malattia, viene precisato che le due prestazioni sono compatibili per i soli periodi in cui sia sanitarmente riscontrabile una riacutizzazione o una complicità della stessa patologia per la quale è stato concesso l' assegno di invalidità.

Al contrario, i trattamenti di inabilità assoluta e permanente a qualsiasi attività lavorativa non sono compatibili con i compensi per attività di lavoro in Italia o all' estero, svolti successivamente alla concessione della pensione.

Pertanto tali trattamenti di inabilità risultano incompatibili con i trattamenti sostitutivi o integrativi della retribuzione, compresa l' indennità di malattia, constatato che quest' ultima ha natura sostitutiva della retribuzione. Quindi, nel caso in cui si dovesse verificare una causa di incompatibilità, il pensionato è tenuto a darne informazione all' Inps, il quale provvederà a revocare la pensione.

La stessa sarà revocata anche nell' ipotesi in cui il soggetto recuperi la capacità fisica per lo svolgimento di attività lavorativa. L' accertamento della sussistenza dei requisiti è effettuata dalle **autorità marittime** sulla base della vigente normativa sul collocamento della "gente di mare" che prevede il rilascio delle relative attestazioni di idoneità all' esercizio delle mansioni.

L' indennità specifica ed esclusiva dei lavoratori **marittimi**, prevista dalla legge 1486/1962 (nota come legge Focaccia) è riconosciuta agli aventi diritto che, per ragioni connesse allo stato psico-fisico conseguente all' evento morboso, siano inidonei alla navigazione e al lavoro a bordo della nave. Tale indennità è compensativa del mancato guadagno, pertanto non può essere compatibile con il contemporaneo svolgimento di attività lavorativa diversa da quelle **marittima**. Inoltre tale indennità è

-segue

incompatibile con la percezione della Naspi poiché ha analoga finalità compensativa.
© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Fabio Venanzi

le nomine

Paoletti guida le facce note al "parlamento" del Porto

di Silvio MaranzanaFranco Napp, Michela Cattaruzza, Fabrizio Zerbini, Stefano Visintin, Stefano Frisoni, Harald Schmittner, Alessandro De Pol, Giulio Zilio, Renato Kneipp, Giulio Germani, Michele Cipriani, Antonio Paoletti: sono i componenti del nuovo "parlamentino" del porto di Trieste. Scomparso il Comitato portuale, in base alla nuova legge è stato insediato l' Organismo di partenariato della risorsa mare dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale: nome altisonante per un organismo fortemente depotenziato che è presieduto dal numero uno dell' Authority Zeno D' Agostino affiancato di diritto dal comandante della Capitaneria di porto Luca Sancilio.

I componenti, indicati dalle rispettive associazioni di categoria, rimarranno in carica per 4 anni. C' è qualche componente di più lungo corso come Napp, Visintin, Germani, ma anche su questo fronte nessuno pare insidiare il record di ininterrotta militanza di Paoletti.

La nuova legge afferma che l' Organismo ha funzioni di confronto partenariale nonché consultive in particolare sull' adozione del piano regolatore, il piano operativo triennale, la determinazione dei livelli dei servizi suscettibili

di incidere sulla complessiva funzionalità e operatività del porto, il progetto di bilancio preventivo e consuntivo. La norma precisa che l' Authority può discostarsi dai pareri resi dall' Organismo, ma è tenuta a darne adeguata motivazione. Le potestà decisionali invece sono in capo al Comitato di gestione che alla Torre del Lloyd vede accanto a D' Agostino, la governatrice Debora Serracchiani, il sindaco Roberto Dipiazza e il comandante Sancilio.

Sono stabilite per legge anche le categorie che esprimono un proprio rappresentante. A Trieste, Confitarma (armatori) ha indicato Franco Napp, Confindustria Michela Cattaruzza, Assiterminal e Antep (terminalisti e operatori portuali) Fabrizio Zerbini, Fedespedi (spedizionieri) Stefano Visintin, Agens (operatori logistici intermodali) Stefano Frisoni, Federagenti Alessandro De Pol, l' Albo degli autotrasportatori Giulio Zilio, Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti rispettivamente Renato Kneipp, Giulio Germani e Michele Cipriani. Per gli operatori ferroviari Agens ha indicato Mario Bortolasi, Assofer Guido Gazzola e Fercargo Harald Schmittner. L' Authority ha privilegiato Schmittner in quanto Fercargo rappresenta quattro delle cinque imprese che operano in porto. Quanto alla categoria degli operatori di turismo e commercio, Paoletti ha vinto lo "spareggio" con Roberto Ferrarini in quanto Confcommercio che lo ha indicato è maggiormente rappresentativa rispetto a Astoi che si era pronunciata per Ferrarini.

-segue

L' Organismo si riunirà per la prima volta prima di fine luglio per dare il proprio parere sul piano operativo triennale. Qualche minirimpasto dovrebbe avvenire quando entrerà nell' Adsp dell' Adriatico orientale Monfalcone.

©RIPRODUZIONE RISERVATA.

SILVIO MARANZANA

Tosetto, dall' Interporto a manager in Comune

Pronto un ufficio per l' ormai ex direttore generale del colosso della logistica Voluto da Giordani per coordinare la attività della "macchina" amministrativa

di Claudio Malfitano Un manager con grande esperienza politica e amministrativa. E un uomo di cui Sergio Giordani si fida, dopo una collaborazione decennale. Sono i motivi per cui Roberto Tosetto ha già un ufficio (provvisorio) a Palazzo Moroni.

Il suo ruolo è ancora da definire nei dettagli, ma sarà una sorta di "direttore generale" del Comune, l' uomo che si occuperà della gestione del personale e della trasparenza amministrativa.

L' amministrazione Bitonci infatti aveva riunito i due ruoli: quello di segretario generale e di direttore generale. Il primo è il responsabile di tutti gli atti dell' amministrazione e va scelto tra gli iscritti di un apposito albo. Il secondo è un ruolo più manageriale, di funzionamento della "macchina" e coordinamento dei dirigenti.

È qui che può incidere Tosetto, che ha un passato politico molto preciso, legato all' area forzista di Vittorio Casarin.

E un' importante esperienza amministrativa: per 14 anni (dal 1990 al 2004) è stato sindaco di Trebaseleghe. Poi dal 2004 al 2009 è stato assessore provinciale al lavoro. Infine nel 2010 la nomina a direttore generale di Interporto, dove è avvenuto l' incontro con Sergio Giordani.

Un incarico che lo appassiona e dove si specializza nella gestione della logistica, con ottimi risultati tanto che nella fase di crisi economica il traffico intermodale di Padova cresce dell' 8% in un anno. Meriti per cui Tosetto è diventato anche segretario generale dell' Uir (Unione interporti riuniti). Il suo ruolo è stato fondamentale anche per la realizzazione delle quattro nuove gru a portale, grazie a un finanziamento europeo di oltre 12 milioni di euro.

Quello di Tosetto è il secondo incarico "fiduciario" deciso dal neo-sindaco Sergio Giordani, dopo l' assunzione di Jessica Canton come segretaria personale. Nei prossimi giorni dovrebbero arrivare gli incarichi per il nuovo capo di gabinetto e di un portavoce. Un incarico a Palazzo Moroni, probabilmente come capo della segreteria, dovrebbe arrivare anche per il segretario provinciale del Pd Massimo Bettin, che ha seguito Giordani per tutta la campagna elettorale.

CLAUDIO MALFITANO

INTERVISTA AL PRESIDENTE DELL'ADSP DEL MAR ADRIATICO SETTENTRIONALE

Territorio e parti sociali coese il Must del Musolino-pensiero

Accelerare interventi e iniziative per non perdere la competitività - La ZES e le alternative - Crociere, la difesa di un business



Pino Musolino

GENOVA - Attenuare i conflitti, anzi prevenirli attraverso la concertazione con il territorio, le parti sociali ed i corpi intermedi per riuscire a dare risposte concrete e compatibili con i tempi e le necessità dei
Cinzia Garofoli
(segue a pagina 11)

Territorio e parti sociali

mercati, degli operatori e degli investitori. Questa la politica di Pino Musolino, presidente da poco più di tre mesi dell'Adsp del Mar Adriatico Settentrionale (Venezia e Chioggia). Non perdere tempo ma al contrario, anticipare, per non perdere in competitività.

Presidente, a proposito di tempi veloci, fondamentali nel settore merci: come stanno in questo senso i due porti di Marghera e di Chioggia?

Abbiamo appena ereditato il porto di Chioggia e intendiamo a brevissimo dargli un'attenzione particolare poiché essendo stato gestito dall'A.S.P.O., quindi non con la logica delle Autorità Portuali, è mancata la capacità di prevedere in anticipo e mettere in campo strategie concrete con il risultato che si è perso tantissimo traffico. Il nostro

obiettivo è quello di superare questa criticità rivalizzando lo scalo e creando occupazione sul territorio. Per quanto riguarda Marghera stiamo lavorando molto bene sia nella parte di infrastrutturazione materiale come in quella immateriale - altrettanto importante, se non di più. Grazie alla collaborazione con l'Agenzia delle Dogane stiamo sveltendo in maniera "drammatica" tutti i processi legati allo sdoganamento, sia il preclearing che il fast corridor; quest'ultimo anche in una versione "accelerata" più rispondente alle esigenze del nostro porto. Non esiste infatti una misura che va bene per tutti i porti, devono essere analizzate le necessità tipiche delle strutture e a proposito del fast corridor vediamo che l'80% delle merci che portiamo nei container vengono consegnate nell'arco di 150/200 km attraverso camion; stiamo quindi valutando con l'Agenzia delle Dogane se ci sono le possibilità - e ce ne sono - per creare fast corridor legati non solo alla parte treno o consegna operatori logistici specifici, ma che abbiano una certa flessibilità. Vogliamo coniugare norme e opportunità generiche a realtà del territorio rispondendo alle

esigenze reali del nostro mercato di riferimento e dei nostri clienti, che effettivamente sono tutti gli operatori della catena logistica.

La Camera di Commercio di Venezia chiede al Governo di attivarsi per l'istituzione della ZES non solo nei porti del sud ma anche nel vostro porto; cosa pensa dell'applicazione di questo strumento ad ampio spettro?

Per quanto riguarda la nostra realtà cercheremo di utilizzare tutti gli strumenti possibili che riteniamo validi. Qualsiasi tipo di agevolazione doganale e fiscale in area portuale è bene accetta ma dobbiamo verificare nell'ambito del disegno del Piano Regolatore Portuale cosa può servire per rispondere al meglio alle nostre esigenze. Mi capita a volte di dover rispondere a domande polemiche sul rapporto con Trieste anche sulla questione del Punto Franco nonostante nel DL di riforma alla L. 84/94, nell'art 7 comma 12, siano fatte salve tutte le competenze dei punti franchi precedentemente vigenti e pertanto tali restano sia Trieste che Venezia. La ZES è sicuramente una opportunità, valuteremo se è la migliore o se punti franchi a macchia di leopardo possa-

no essere più utili o ancora se alcune agevolazioni speciali per chi intende ristabilire attività di semilavorazione logistica in porto possano essere più produttive e quant'altro. Vogliamo fare analisi puntuali alle quali dovranno corrispondere risposte puntuali.

Occorre pragmatismo: abbiamo una sfida epocale che è rappresentata dalla cosiddetta Via della Seta che si rivolge in buona parte a tutti i paesi extra Schengen, al di fuori dello spazio comune europeo, nei quali la parte doganale/dazio ha un peso importante. Se vogliamo sfruttare fino in fondo le opportunità epocali di questo progetto dobbiamo garantirci il massimo della flessibilità anche per attrarre degli investimenti, non solo sulle infrastrutture ma sulla produzione, sulla semilavorazione e sulla logistica. Anche qui: dovremo usare la giusta taglia d'abito per "vestire" ogni singolo porto. Non mi convincono le soluzioni che valgono per tutti. Il nostro settore è molto specifico così come lo sono le nostre geografie, capacità, territori, ed i nostri retroporti che hanno caratteristiche molto chiare; vogliamo quindi prima valutare per poi arrivare alla soluzione migliore.

Il settore crociere in generale

-segue

non sta andando bene..

La forte instabilità dell'area In-
tramed ha determinato il calo, basta
pensare ad Istanbul - che era l'astro
nascente delle mete crocieristiche
- oggi sparito dall'orizzonte. Si fa
molto presto. Venezia in più ha una
zavorra addizionale che le deriva
da una parte da un quinquennio di
soluzioni sbagliate, o comunque
approssimative, che sono state più o
meno abbozzate, ma mai realizzate
e dall'altra da una campagna di in-
formazione assolutamente inadatta
per come è stato discusso il tema,
che certo doveva essere trattato, ma
con la giusta attenzione data la sua
delicatezza. Facciamo attenzione
perché se la crocieristica va male a
Venezia assisteremo alla sua spazio-
ne nell'Adriatico, quindi soffriranno
Ancona, Trieste, Bari, Taranto - che
ha appena iniziato a muovere i suoi
passi in questo campo. Il tema è
perciò nazionale, data anche la sua
significativa incidenza sul PIL del
Paese. A Venezia in particolare, ma
in realtà in tutta Italia, si discute di
come gestire i flussi del turismo,
riconosciuto come grande risorsa e
vera industria del Paese. Le crociere
rappresentano un turismo di qua-
lità, controllato, gestito, che lascia
sicuramente ricchezza nel territorio
e dovremmo perciò preservarlo,
naturalmente con tutti i caveat dispo-
nibili in termini di minimo impatto
all'ambiente e alle città. Non serve il
piglio fondamentalista. L'approccio
deve essere quello dell'analisi, dello
studio dei dati scientifici e dei dati re-
lativi alle possibilità di innovazione.

Questo è un buon test per l'Italia per
vedere se effettivamente ha imparato
la lezione ed intende adottare un com-
portamento adeguato a quel grande
Paese che in potenza può essere.

Il Secolo XIX

A MARZO SI ERA SCOPERTO CHE LE APPARECCHIATURE DEL PORTO ERANO FUORI USO DA TEMPO

Trasferito l' ufficiale che segnalò gli scanner rotti

Dirigerà un ufficio tecnico al comando regionale dopo anni in un ruolo operativo

ALLA FINE di marzo, durante una conferenza stampa, aveva rivelato come i due scanner del porto di Genova, fondamentali nei controlli antiterrorismo, fossero fuori uso.

A distanza di pochi mesi Carmelo Cesario, colonnello della Guardia di finanza che ha comandato per lungo tempo il Secondo gruppo, è stato destinato a un incarico diverso, e guiderà un ufficio tecnico al comando regionale.

È indubbio che il suo sia uno di quegli spostamenti preventivabili, in quanto all' interno delle Fiamme Gialle il turn -over degli ufficiali nei ruoli operativi è piuttosto frequente (per Cesario si pro fila comunque un avanzamento di carriera); ma è altrettanto noto che, negli ambienti del porto genovese, la notizia degli scanner fuori uso fece un certo rumore, essendo stata divulgata al tempo con molta evidenza dai giornali. Si era scoperto, in TURN -OVER FREQUENTE particolare, che nessuna delle due apparecchiature (una posizionata nella zona di San Benigno e l' altra a Pra', entrambe gestite dall' Agenzia delle dogane) erano attive. La prima non veniva usata da quasi quattro anni, l' altra da cinque

mesi scarsi e in prece denza aveva subito ricorrenti blocchi. Per riparare il secondo scanner sarebbero bastati 29 mila euro, ma l' **Autorità portuale** (proprietaria della pedana rotta che inibiva il funzionamento del macchinario) non aveva ancora bandito la gara per la manutenzione, presa com' era dal suo restyling burocratico -amministrativo. L' Agenzia, già al tempo, aveva assicurato che in assenza di scanner i contenitori sospetti venivano aperti. E nelle settimane successive si è lavorato per far tornare operativo almeno uno dei due apparecchi, sostituendolo con uno nuovo.

Il Secolo XIX

RIUNIONE DEL COMITATO DI GESTIONE. APPROVATA LA NUOVA PIANTA ORGANICA: PREVISTE 27 ASSUNZIONI A PARTIRE DAL 2018

Autorità portuale, Doria non si dimette e resta nel board

L'ex sindaco figura ancora come rappresentante del Comune in Authority. Ma la rinuncia dovrebbe arrivare a giorni

LE DIMISSIONI tanto attese non sono arrivate, almeno per ora. Marco Doria, ex sindaco del capoluogo ligure, resta nel board di Palazzo San Giorgio come membro indicato dal Comune di Genova all'interno dell'Autorità portuale.

Nella mattinata di ieri, per la prima volta dopo la nomina di Marco Bucci Tursi, si è riunito il comitato di gestione dell'Authority dei porti di Genova e Savona: le dimissioni di Doria erano date quasi per scontate, nonostante l'argomento non fosse stato inserito all'ordine del giorno. Così non è stato: l'ex sindaco ha infatti regolarmente partecipato all'assemblea in Autorità portuale senza però toccare l'argomento del suo incarico all'interno del board come rappresentante del Comune. L'ipotesi più probabile, dopo il mancato passo indietro, è che l'ex sindaco si dimetta nei prossimi giorni.

In caso contrario, Bucci avrebbe comunque la possibilità di intervenire e indicare un nuovo nome da inserire nel board, di fatto escludendo ugualmente il suo predecessore.

Quel che è certo è che le mancate dimissioni di Doria hanno creato non poco imbarazzo,

anche all'interno di Palazzo San Giorgio. Attualmente il board è composto, oltre che dall'ex sindaco di Genova, da altri tre soggetti: Francesco Parola (Regione Liguria), Rino Canavese (Savona -Vado) e Domenico Napoli (Capitaneria di Porto).

Per la figura che il nuovo sindaco potrebbe indicare in rappresentanza del Comune, circolano con insistenza i nomi di Francesco Maresca, nella nuova giunta di centro-destra consigliere delegato a "Porto e Mare", e quello del principe Cesare Castelbarco Albani che interpellato sull'argomento dal Secolo XIX ha però dichiarato di non avere «ricevuto nessuna chiamata».

Ieri, il comitato di gestione di Palazzo San Giorgio, ha intanto dato parere favorevole alla pianta organica dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. La nuova dotazione conferma il numero complessivo dei dipendenti pari a 282 unità che, rispetto alle 255 unità attualmente in servizio, consente l'arrivo futuro di 27 risorse in più, probabilmente con assunzioni che verranno effettuate a

-segue

partire dal 2018. Nel corso della riunione, si legge in una nota dell' Authority, è stata approvata anche l' autorizzazione per Ilva, oggi commissariata, allo svolgimento nello stabilimento adiacente la banchina del servizio di assemblaggio delle turbine Ansaldo, nonché la gestione del ciclo di imbarco «con loro personale a garanzia dell' occupazione».

Guardia Costiera l'ammiraglio Pettorino e un "place of safety"

GENOVA - Abbiamo chiesto all'ammiraglio ispettore Giovanni Pettorino, relatore nella sessione del forum Port&Shipping Tech dedicata alle operazioni di salvataggio di Guardia Costiera e Marina Militare e responsabile delle attività operative globali della Guardia Costiera dal 2014 al 2015, un punto della situazione sul tema

C.G.

(segue a pagina 5)



Giovanni Pettorino

Guardia Costiera

drammatico e di estrema attualità del soccorso ai migranti ed un parere, poi ufficializzato dal ministro Delfino nei giorni successivi, sulla proposta di chiudere i porti alle navi delle Ong che non battono bandiera italiana.

"Negli ultimi 3 anni - ha sottolineato l'ammiraglio ispettore - sono state quasi 600mila le persone soccorse nelle acque a sud della Sicilia, un numero che si avvicina a quello degli abitanti della città di Genova. La Guardia Costiera e le Capitanerie si stanno facendo carico di queste attività perché le convenzioni e la legge lo prevedono. Le Capitanerie hanno competenze nell'area SAR (area ricerca e soccorso ndr) ma hanno anche competenze in questi casi perché le chiamate di soccorso vengono indirizzate al centro nazionale di controllo della Guardia Costiera il quale non appena le riceve avvia i soccorsi. Secondo le disposizioni internazionali dovrebbe poi passarli ad un centro di soccorso più vicino, ma i centri di soccorso più vicini ubicati in nord Africa non agiscono e questo ci porta quindi alla gestione di attività di soccorso in un'area che corrisponde a 1 milione e 100mila chilometri quadrati ovvero alla metà dell'intero mare Mediterraneo. Un grandissimo sforzo della Guardia Costiera italiana che ormai da tre anni si sta facendo carico, insieme al nostro Paese, di questo immane esodo che ha raggiunto cifre considerevolissime".

"Nella fase di coordinamento del soccorso - ha concluso l'ammiraglio ispettore - chiediamo al ministero degli Interni un luogo sicuro dove far approdare questi naufraghi, non potendoli riportare

in Tunisia o in Libia (soprattutto in quest'ultimo paese ciò non è possibile poiché non ha firmato le convenzioni sui diritti dei rifugiati ed opereremmo quindi un respingimento, azione che risulterebbe illegale). Abbiamo dunque l'obbligo di individuare un "place of safety" per lo sbarco dei migranti: coordinandoci con il ministero degli Interni al momento questi luoghi di sbarco sono tutti individuati sulle coste del nostro Paese, principalmente su quelle della Sicilia, ma anche della Calabria, Campania e Sardegna. In merito alle notizie diffuse in questi ultimi giorni sulla chiusura dei porti queste scelte non appartengono - e non possono appartenere - alla determinazione della Guardia Costiera che, operando con la convenzione di Amburgo, deve procedere come ha fatto finora".

C.I.S.Co. il nuovo vertice

GENOVA - Si è tenuta presso la Camera di Commercio l'assemblea generale dei soci C.I.S.Co., Council of Intermodal Shipping Consultants.

Il 2017, anno del cinquantésimo anniversario dell'associazione, coincide con l'anno del rinnovo delle cariche associative. Enrico Scerni, presidente dell'associazione dal 1988, è stato premiato dal presidente della CCIAA Paolo Odone a conclusione dei suoi 28 anni di presidenza. Sono stati quindi formalizzati i 9 componenti del Consiglio Direttivo per il triennio 2017-2020.

Gli eletti: Paolo Pandolfo
(segue a pagina 5)

C.I.S.Co. il nuovo vertice

(Interporto di Padova S.p.A.), Alberto Banchemo (Assagenti), Emanuele Marocchi (Europea Servizi Terminalistici S.r.l.), Alessandro Capurro (RINA Intermodal S.r.l.), Luca Spallarossa (Spediporto), Bartolomeo Giachino (SAIMARE S.p.A.) e Renato Coroneo (SAIMARE S.p.A.) di Palermo). I soci fondatori del C.I.S.Co., CCIAA di Genova e AdSP della Liguria Occidentale, hanno nominato a loro volta rispettivamente Filippo Gallo e Silvio Ferrando.

Durante l'assemblea, aperta dal segretario generale Giordano Bruno Guerrini con la relazione delle attività, il consigliere Silvio Ferrando ha dato l'indirizzo a C.I.S.Co. di lavorare nel settore della formazione e dei corridoi digitali. Il consigliere Bartolomeo Giachino ha messo in luce la necessità dell'impegno sulle infrastrutture materiali e immateriali e il consigliere Sergio Bologna ha fornito il contributo dei dati Fedespetli sulle criticità del settore. Al termine dell'assemblea Ivano Russo accettata, in rappresentanza del Ministro delle Infrastrutture la Presidenza onoraria, ha concluso il dibattito e illustrato il livello di avanzamento della progettazione sistemica del governo e fornito in modo puntuale e preciso le relative date di avanzamento dei progetti marittimi.

INFRASTRUTTURE

«Tunnel portuale possibile con l'ok alla Gronda»

IL PROGETTO del tunnel subportuale alternativo alla Sopraelevata potrebbe tornare d'attualità. Il Commissario europeo ai Trasporti, atteso per oggi a Bruxelles insieme al ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, ha dato il via libera alla costruzione della Gronda autostradale di Ponente. «Se il sindaco Marco Bucci avesse la volontà politica, sarebbe una passeggiata inserire il tunnel sotto al porto nelle opere autostradali accessorie alla Gronda già a partire dal prossimo autunno», spiega una fonte qualificata. La società Tunnel di Genova, liquidata nel 2012, era nata per realizzare due gallerie parallele lunghe 700 metri a tre corsie per senso di marcia da San Benigno alle Riparazioni navali. Nel progetto iniziale al costruttore doveva essere riconosciuta una concessione per 50 anni con la possibilità di introdurre un pedaggio.

LE LEZIONI INIZIERANNO IN AUTUNNO A GENOVA

Porto, via ai corsi professionali

Aperte le iscrizioni per 52 allievi. Botta: «Coinvolti i nostri migliori consulenti»

ALBERTO GHIARA

GENOVA. Quattro corsi per diventare professionisti del lavoro portuale: è la proposta del progetto Smart Logistic, di cui è capofila Asfor (Associazione formazione Ravasco) e partner Spediporto, Assagenti, l'ente di formazione Forma Mentis e i terminali Sech e Vte. I corsi, che cominceranno dal prossimo autunno, potranno accogliere complessivamente 52 allievi, selezionati fra quelli che invieranno domanda di iscrizione sui siti internet di Asfor e Forma Mentis. In un momento non particolarmente felice sul fronte dell'occupazione, si tratta di una notizia controcorrente.

Si potrà scegliere fra quattro figure professionali. La prima è quella di logistic ma-

nager: 800 ore per imparare a operare nel campo della logistica con competenze richieste sia nelle case di spedizione sia nelle agenzie marittime. Il corso è aperto a 14 allievi laureati. La seconda figura è addetto alla gestione amministrativa delle merci. Aperto a 14 allievi diplomati, il corso richiede 600 ore di presenza e prepara all'inserimento in aziende del settore dello shipping come personale amministrativo o operativo. Gli altri due corsi, entrambi da 600 ore e aperti ciascuno a 12 allievi diplomati, hanno come sbocco le aziende terminalistiche: uno è per yard, ship, rail planner e uno per operatore informatico di terminal. «In un momento in cui i terminal portuali genovesi - ha detto Simona Franceschini di Forma Mentis - stanno in-

vestendo per adeguarsi ai cambiamenti di mercato, la richiesta di figure professionali formate su specifiche del settore rappresenta una vera e propria necessità». «In questi progetti - spiega Giampaolo Botta, Spediporto - coinvolgiamo i nostri migliori consulenti ed esperti in grado di fornire una preparazione adeguata e rispondente ai reali fabbisogni delle nostre aziende che cercano personale sempre di più motivato e con una formazione specifica nel settore».

Lo scorso anno fu organizzato un corso analogo, For.Mare, rivolto a 30 giovani. Gli organizzatori segnalano che l'80 per cento di questi è già entrato nel mondo del lavoro.

shipping@ilsecoloxix.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Porti: Genova, crescono i dipendenti sono 282

Via libera ad Ilva per imbarco delle turbine Ansaldo

(ANSA) - GENOVA, 4 LUG - Il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale che unisce i porti di Genova e Savona ha dato parere favorevole alla dotazione organica presentata dal presidente Paolo Emilio Signorini unitamente allo schema di pianta organica. La nuova dotazione conferma il numero complessivo dei dipendenti, 282 rispetto alle 255 unità attualmente in servizio.

Come già espresso dal presidente Signorini anche alle parti economico sociali nei giorni scorsi, con il provvedimento è possibile avviare il rafforzamento dell'Autorità, in particolare dei settori tecnico e demaniale fortemente impegnati da una mole rilevante di procedimenti in corso. Nel corso della riunione è stata approvata anche l'autorizzazione a Ilva allo svolgimento nello stabilimento adiacente la banchina del servizio di assemblaggio delle turbine Ansaldo e alla gestione del ciclo di imbarco con loro personale a garanzia dell'occupazione. (ANSA).

I 50 anni di USCLAC-UNCDIM-SMACD: il sindacato dei marittimi festeggia a Genova e continua le sue battaglie

Genova, 4 luglio 2017 – Il sindacato dei lavoratori marittimi **USCLAC-UNCDIM-SMACD** (*Unione Sindacale Capitani Lungo Corso al Comando – Unione Nazionale Capitani Direttori di Macchina – Stato Maggiore Abilitato al Comando o alla Direzione di Macchina*) festeggia i suoi cinquant'anni di attività con una festa in programma la sera del 6 luglio a Genova, a Terrazza Colombo.

Il sindacato fu fondato esattamente il 6 luglio 1967, sempre a Genova.

All'evento parteciperanno gli iscritti al sindacato e numerosi rappresentanti delle varie categorie del cluster marittimo, vale a dire armatori, associazioni di categoria (Confitarma e Federlinea), istituzioni (Autorità di Sistema Portuale, Capitanerie), centri di formazione, oltre a delegati di **Federmanager**, di cui Usclac-Uncdim-Smacd fa parte.

Stamane si è tenuto un incontro con la stampa: il presidente Usclac-Uncdim-Smacd, **comandante Claudio Tomei**, ha raccontato la storia del sindacato, illustrando in particolare l'attività svolta negli ultimi anni, a cominciare dalla battaglia per l'inserimento della categoria dei lavoratori marittimi nell'elenco delle "attività usuranti".

"Continuiamo la nostra storica lotta per il riconoscimento del lavoro marittimo come usurante, che resta la nostra priorità" ha spiegato Tomei. Giusto a titolo d'esempio, nell'ultimo aggiornamento dell'elenco sono state inserite anche le maestre d'asilo, mentre gli autisti di autobus erano già compresi, è stato ricordato.

"Usclac-Uncdim-Smacd rappresenta i comandanti e i direttori di macchina, vale a dire le due figure più alte in grado: ma le rivendicazioni che portiamo avanti insieme a Federmanager, riguardano tutti i lavoratori che operano a bordo delle navi, dagli ufficiali all'equipaggio: tutti infatti condividono orari disagiati, condizioni di lavoro pesanti, fatica (mentale e fisica), stanchezza e stress" conclude Tomei.

In Italia sono 30 mila i marittimi di cui, secondo calcoli Usclac, circa 1.800 avrebbero potuto usufruire quest'anno dei benefici concessi a chi è compreso nelle liste dei lavori usuranti.

Sono in corso continui contatti fra Usclac-Uncdim-Smacd, col supporto di Federmanager, e tutte le forze politiche per il riconoscimento del lavoro marittimo come usurante, un tema che dovrebbe raccogliere consensi trasversalmente data la palese disparità di trattamento riservata ai marittimi rispetto ad altre categorie di lavoratori.

Il lavoratore marittimo vive 24 ore al giorno, per settimane o mesi, su una nave che è sia un luogo di lavoro che di vita collettiva, il tempo libero lo trascorre quasi sempre a bordo o comunque lontano da casa e lavora spesso in condizioni meteo estreme (di caldo o freddo).

La situazione attuale, secondo il sindacato, non solo danneggia i marittimi come categoria, ma ha anche una serie di conseguenze negative su molti altri aspetti, a cominciare dalla **sicurezza della navigazione** e dalla **tutela ambientale**.

Il prossimo obiettivo di Usclac-Uncdim-Smacd è riuscire a inserire i marittimi fra gli "usuranti" nella nuova legge di Stabilità, il prossimo ottobre.

«Genova e Liguria, Dubai è pronta a investire» / INTERVISTA

Genova - La visita del ministro dell'economia emiratino. Il sultano Al Mansouri visita la città: «Interessati al Blue Print, alla tecnologia e al capitale umano».

Genova - Blue Print, lit, la partecipazione all'Expo 2020 ma anche alcuni eventi allo studio della Camera di commercio genovese, come il Mirabilia sul patrimonio Unesco e un possibile Salone delle barche da lavoro nel 2019: ieri la delegazione degli Emirati arabi, guidata dal ministro dello Sviluppo economico, **il sultano Al Mansouri**, ha incontrato i rappresentanti delle principali aziende del territorio, il governatore Giovanni Toti con l'assessore Edoardo Rixi, il presidente della Ccia Paolo Odone e il sindaco Marco Bucci.

Ministro, quali sono gli interessi tra Dubai e Liguria?

«Una premessa: il nostro obiettivo è la diversificazione dal petrolio, che oggi comunque vale solo il 27% del nostro prodotto interno lordo. Dunque abbiamo individuato una serie di strade alternative per la crescita degli Emirati: ricerca (che dovrà essere il 5% del nostro Pil al 2021), formazione, salute, fonti rinnovabili (e questo è un messaggio che come Paese diamo al mondo), tecnologia, aerospazio, logistica. La Liguria è una regione di porti, e l'Italia è un ponte tra il Medio Oriente e l'Europa».

Della Liguria cosa vi interessa di più?

«Tre cose: la prima è l'immobiliare. Genova dovrà affrontare un nuovo masterplan, e questo lo troviamo di grande interesse sotto il profilo degli investimenti e dei sistemi di costruzione che possiamo offrire, riconosciuti tra i migliori al mondo. In secondo luogo la tecnologia, e più in generale l'importazione di conoscenze e capitale umano. Un esempio: stiamo rivedendo il piano della Dubai Maritime City, il nostro polo marittimo, proprio perché ci siamo accorti che era troppo virato sull'immobiliare, mentre abbiamo bisogno di puntare di più sulle capacità».

-segue

Leonardo, Ansaldo, Esaote, Malacalza... avete incontrato i big della Liguria, molti già operano a Dubai. Le piccole e medie imprese?

«Arriviamo al terzo punto: le pmi sono il 97% del patrimonio industriale italiano, e qui spesso troviamo quegli elementi di interesse di cui dicevamo prima. Bene, oggi sono iscritte alla Camera di commercio a Dubai 400 imprese italiane: vogliamo aumentare questa collaborazione, anche per proporci nel nostro ruolo di snodo, di hub all'interno della nostra regione».

In che senso?

«Dubai non è solo un punto di arrivo, ma anche di partenza per tutte le imprese che vogliono fare affari nell'area del Golfo, ma anche dei Paesi dell'ex Unione Sovietica e dell'Africa: abbiamo aperto uffici di rappresentanza in diversi Paesi per accompagnare le imprese che operano con noi in un percorso di internazionalizzazione».

In Occidente gli Emirati sono garanzia di stabilità, ma le tensioni sul Qatar preoccupano molto.

«Gli altri Paesi del Golfo si sono già ampiamente espressi. Sono convinto che troveremo presto una buona soluzione».

Non è che in realtà siete qui per comprarvi il Genoa?

«Beh, non è l'obiettivo della visita, ma chissà... ogni business deve essere valutato per le opportunità che può dare».

Genova-Savona, l'Authority assume 27 persone

Genova - La nuova dotazione conferma il numero complessivo dei dipendenti pari a 282 unità che, rispetto alle 255 unità attualmente in servizio, consente l'arrivo nel prossimo futuro di 27 risorse in più.

Genova - Il Comitato di gestione, riunito questa mattina a Palazzo San Giorgio, ha dato parere favorevole alla dotazione organica della nuova Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, presentata dal presidente Paolo Emilio Signorini unitamente allo schema di pianta organica. **La nuova dotazione conferma il numero complessivo dei dipendenti pari a 282 unità che, rispetto alle 255 unità attualmente in servizio, consente l'arrivo nel prossimo futuro di 27 risorse in più.** Come già espresso dal presidente Signorini anche alle parti economico sociali nei giorni scorsi, con il provvedimento odierno è possibile avviare il rafforzamento dell'Autorità, in particolare dei settori tecnico e demaniale fortemente impegnati da una mole rilevante di procedimenti in corso. Nel corso della riunione, è stata approvata anche l'autorizzazione alla Spa Ilva, oggi commissariata, allo svolgimento nello stabilimento adiacente la banchina del servizio di assemblaggio delle turbine Ansaldo nonché alla gestione del ciclo di imbarco con loro personale a garanzia dell'occupazione.

Cluster marittimo, corso di formazione per disoccupati

Genova - Il progetto vede come capofila Asfor, Associazione Formazione Ravasco, affiancato dalle associazioni di categoria e dall'ente di formazione Forma Mentis, con la collaborazione di due importanti terminal come Sech e Vte.

Genova - **Quattro corsi, 52 allievi, 2600 ore di formazione con una previsione occupazionale, basata sulle esperienze precedenti, molto alta.** Sono questi i numeri di «smart logistic» la nuova operazione formativa per disoccupati legata al cluster marittimo-portuale e della logistica, finanziata dalla Regione Liguria attraverso il fondo sociale europeo. Un progetto che vede, come capofila, Asfor, Associazione Formazione Ravasco, affiancato dalle associazioni di categoria e dall'ente di formazione Forma Mentis, con la collaborazione di due importanti terminal come Sech e Vte. Attraverso i corsi si formeranno alcune figure professionali particolarmente innovative per il comparto, dal «Logistic manager», all'operatore informatico dei terminal, dall'addetto alla gestione amministrativa delle merci allo Yard Ship Rail planner, che si occupa della pianificazione del piazzale, della banchina, della ferrovia.

«Questi sono corsi particolarmente orientati verso il futuro - ha sottolineato Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto - per dare ai giovani non solo competenze che l'azienda cerca ma soprattutto capire gli scenari economici e tecnologici del futuro. **Negli anni, partecipando a iniziative formative, siamo riusciti ad offrire corsi non solo qualificanti dal punto di vista dei contenuti, ma anche della capacità di dare ai ragazzi vere opportunità di impiego.** Oltre il 70% dei nostri allievi trovano, entro sei mesi dalla fine del percorso formativo la possibilità di impiego in aziende del settore». E se dagli spedizionieri arriva anche l'appello alla Regione Liguria di aiutare i giovani alla formazione all'estero gli agenti marittimi confermano il forte impegno in questo tipo di attività.

«Noi siamo molto impegnati in questo ambito, sia per quanto riguarda gli addetti che i disoccupati - ha spiegato Iolanda Garzia, responsabile formazione di Assagenti - e, nonostante la crisi del settore le nostre aziende sono pronte a prendere giovani da formare». Le selezioni per i corsi inizieranno tra settembre e febbraio. Per accedere occorre, oltre a una buona conoscenza della lingua inglese, il diploma e, solo nel caso del corso per Logistic Manager, la laurea. I candidati, che potranno scaricare le domande attraverso le pagine web dei due enti di formazione, dovranno partecipare a una selezione visto che i posti sono limitati.

Lavoro: al via "Smart logistic" per cluster portuale

Percorso formativo per disoccupati finanziato da Regione Liguria

(ANSA) - GENOVA, 4 LUG - Quattro corsi, 52 allievi, 2600 ore di formazione con una previsione occupazionale, basata sulle esperienze precedenti, molto alta. Sono questi i numeri di "smart logistic" la nuova operazione formativa per disoccupati legata al cluster marittimo-portuale e della logistica, finanziata dalla Regione Liguria attraverso il fondo sociale europeo. Un progetto che vede, come capofila, Asfor, Associazione Formazione Ravasco, affiancato dalle associazioni di categoria e dall'ente di formazione Forma Mentis, con la collaborazione di due importanti terminal come S e c h e V t e .

Attraverso i corsi si formeranno alcune figure professionali particolarmente innovative per il comparto, dal "Logistic manager", all'operatore informatico dei terminal, dall'addetto alla gestione amministrativa delle merci allo Yard Ship Rail planner, che si occupa della pianificazione del piazzale, della banchina, della ferrovia. "Questi sono corsi particolarmente orientati verso il futuro - ha sottolineato Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto - per dare ai giovani non solo competenze che l'azienda cerca ma soprattutto capire gli scenari economici e tecnologici del futuro. Negli anni, partecipando a iniziative formative, siamo riusciti ad offrire corsi non solo qualificanti dal punto di vista dei contenuti, ma anche della capacità di dare ai ragazzi vere opportunità di impiego. Oltre il 70% dei nostri allievi trovano, entro sei mesi dalla fine del percorso formativo la possibilità di impiego in aziende del settore". E se dagli spedizionieri arriva anche l'appello alla Regione Liguria di aiutare i giovani alla formazione all'estero gli agenti marittimi confermano il forte impegno in questo tipo di attività. "Noi siamo molto impegnati in questo ambito, sia per quanto riguarda gli addetti che i disoccupati - ha spiegato Iolanda Garzia, responsabile formazione di Assagenti - e, nonostante la crisi del settore le nostre aziende sono pronte a prendere giovani da formare". Le selezioni per i corsi inizieranno tra settembre e febbraio. Per accedere occorre, oltre a una buona conoscenza della lingua inglese, il diploma e, solo nel caso del corso per Logistic Manager, la laurea. I candidati, che potranno scaricare le domande attraverso le pagine web dei due enti di formazione, dovranno partecipare a una selezione visto che i posti sono limitati.(ANSA).

NOSTRA INTERVISTA AL PRESIDENTE DELL'ADSP DANIELE ROSSI

Ravenna, avanti tutta sull'Hub

È il progetto più significativo della nuova Authority con obiettivi a breve - Il problema dei dragaggi e la digitalizzazione dei servizi

Nel corso degli ultimi anni il porto di Ravenna è stato spesso oggetto di polemiche e di atteggiamenti critici verso governo e associazioni. Con il presidente Daniele Rossi si è cambiato regime, con l'aiuto del segretario generale Paolo Ferrandini, un'ottima volpe di Assoporti. Ecco l'intervista.

(segue a pagina 2)



Daniele Rossi

Ravenna, avanti tutta

RAVENNA - L'Autorità di Sistema dell'Adriatico centro-settentrionale è tra le tre - su quindici - incentrata su un solo porto, nel suo caso Ravenna. Per quali caratteristiche si è scelta questa formula quando inizialmente si era parlato di un possibile sistema con Ancona?

Ravenna è il porto di naturale riferimento della Regione Emilia-Romagna, che nel 2016 si è confermata la Regione con il più alto tasso di crescita pari all'1,3% a fronte dello 0,9% medio nazionale, e il cui comparto industriale, in particolare il manifatturiero, ha registrato nel 2016 una crescita del 2,1 per cento. Oltre ad essere lo sbocco a mare naturale di gran parte dell'area produttiva della pianura padana e del Nord Italia. Non a caso dal porto di Ravenna transitano oltre settemila treni all'anno. In questo contesto l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale amministra un Porto che negli anni è diventato primo in Italia nella movimentazione di merci varie, secondo in Italia per quella di rinfuse solide e settimo per movimentazione complessiva, con circa 26 milioni di tonnellate di merci movimentate. Sicuramente sono possibili sinergie con Ancona per investimenti specifici e non vi è dubbio che le valuteremo con attenzione con l'obiettivo di rafforzare sempre di più la capacità operativa della portualità adriatica.

Negli obiettivi della riforma Delrio, le Autorità di Sistema devono puntare a fare una "rete" non solo nazionale ma europea per un assetto logistico che sviluppi in chiave allargata le potenzialità del

territorio guardando oltre i propri confini. Quali sono i progetti più significativi per Ravenna?

I progetti che stiamo portando avanti sono tanti, ma il più significativo è la realizzazione dell'Hub portuale Ravenna 2017, sul quale siamo concentrati da tempo e che rappresenta la sfida più impegnativa con la quale dobbiamo misurarci in questi mesi.

Il progetto prevede nella prima fase l'escavo dei fondali a -12,5 metri, che consideriamo l'obiettivo più soddisfacente a cui è possibile arrivare in tempi ragionevoli. In una prospettiva di più lungo periodo certamente il porto avrà bisogno di fondali maggiori. Ora portiamo a termine ciò che è realisticamente fattibile e poi andremo avanti per il raggiungimento, in una fase successiva, di fondali a -14,5 metri. Sarà essenziale per questo ulteriore obiettivo avere a disposizione un impianto per il trattamento del materiale di risulta dagli escavi, per la realizzazione del quale stiamo lavorando.

Il Progetto "Hub portuale di Ravenna 2017" non prevede solo escavi, ma anche la realizzazione di nuove piattaforme logistiche da destinare al potenziamento dei servizi di trasporto intermodali. Questa possibilità di valorizzare aree retroportuali è una delle caratteristiche del nostro Porto sulle quali dobbiamo maggiormente puntare perché a Ravenna abbiamo una disponibilità di aree in area portuale per oltre 200 ettari, che possiamo destinare a nuove piattaforme logistiche e questo costituisce un grande vantaggio rispetto ad altri scali italiani.

Nel progetto sono previsti anche interventi di potenziamento dei collegamenti stradali e ferroviari che devono rendere più facile e veloce l'entrata e l'uscita delle merci in Porto. Stiamo lavorando con R.F.I. per ren-

dere più agevole la circolazione dei treni all'interno dell'area portuale e velocizzare i tempi di percorrenza, con l'obiettivo di aumentare del trenta per cento il numero di 7200 treni che nel corso del 2016 sono transitati nel porto di Ravenna.

Parallelamente stiamo potenziando i servizi portuali, anche attraverso la digitalizzazione dei processi. Recentemente abbiamo sottoscritto un Protocollo con il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, per la realizzazione di un sistema VTS (Vessel Traffic Service) capace di incrementare la sicurezza, accrescere l'efficienza del traffico marittimo e, al contempo, proteggere l'ambiente.

Presidente, lei è tra i più giovani delle Autorità di sistema: in compenso è tutt'altro che "paracadutato" a Ravenna, che conosce benissimo per avervi lavorato sia in Eni, Saipem, cantiere Rosetti, etc.

Quali sono i punti di forza, ad oggi, del suo "sistema"?

Come dicevo prima, la posizione strategica del porto rispetto all'area produttiva del Nord Italia ne fanno uno strumento essenziale per qualsiasi sistema logistico integrato. Ugualmente la presenza di una estesa linea ferroviaria nel porto che praticamente raggiunge tutti i terminali e la disponibilità di grandi aree in ambito portuale ancora da sviluppare costituiscono una opportunità unica. Ma il vero punto di forza credo sia rappresentato dai servizi di avanguardia, grazie anche al fatto che ampie aree portuali sono di proprietà di privati operatori e questo ha sicuramente favorito una ingente politica di investimenti. Non ultimo la grande attenzione che Autorità di sistema, Capitaneria di Porto, Dogane e le altre amministrazioni pubbliche hanno mostrato allo sviluppo degli strumenti informatici e alla digitalizzazione dei processi che hanno reso

nel tempo sempre più efficiente la movimentazione delle merci in porto.

Il vostro comitato di gestione è stato il primo o tra i primi ad essere completato, segno di collaborazione tra istituzioni.

Qual'è il suo parere sulla polemica in corso in merito ai sindacati nei comitati?

Ho apprezzato molto la scelta intelligente del Sindaco di Ravenna e del presidente della Regione di nominare come loro rappresentanti nel Comitato di Gestione due professionisti capaci ed esperte della materia, lontane da ogni strumentalizzazione politica, che potranno dare un contributo fondamentale alla gestione di un Ente complesso. Credo questo sia il modello da seguire se vogliamo portare rigore ed efficienza in un settore cruciale per l'economia del Paese.

Come tutti i porti-canale, Ravenna deve mantenere un impegno costante per i dragaggi e il mantenimento del Candiano.

Ritene che le nuove normative nazionali per dragare i porti siano finalmente adeguate e realistiche?

Sono stati fatti passi avanti, ma il sistema è ancora troppo complesso. Mi rendo conto che si tratta di un aspetto molto sensibile per le problematiche ambientali che comporta, ma mi auguro che le normative attuali possano essere ulteriormente riviste con l'obiettivo di una maggiore certezza, semplicità e celerità dei processi amministrativi. Se vogliamo un Paese competitivo che produca lavoro e ricchezza dobbiamo disporre di norme certe, non soggette alle interpretazioni più disparate, che consentano di valutare a priori la fattibilità e i tempi degli investimenti necessari per lo sviluppo.

Nel passato ci sono stati attriti tra l'Autorità portuale e alcuni dei privati titolari di terminal o aree affacciate sul canale.

Com'è oggi la situazione?

Viviamo oggi una situazione di stima e collaborazione forte fra tutte le Istituzioni e gli operatori privati grazie alla quale riusciremo a portare a termine un'attività progettuale che da troppo tempo attende di essere realizzata.

Si continua a ritenere, da parte di alcuni, che 15 Autorità portuali di sistema siano troppe per l'Italia. Ravenna però confermerebbe che lavorando sulle specializzazioni dei traffici - come l'agroalimentare ma anche le rinfuse solide per la ceramica, i metallurgici eccetera - si può essere non solo importanti ma anche leader. I recenti incrementi dei collegamenti ro/ro anche con la Sicilia hanno aperto nuove prospettive.

Quali gli sviluppi?

Le 15 Autorità di Sistema risultanti dalla riforma voluta dal Ministro Del Rio possono gestire in modo efficiente la portualità italiana e garantire il necessario coordinamento con la struttura centrale del Ministero. Considerata la complessità e specificità dei problemi dei porti italiani, non credo siano troppe. In ogni caso ci saranno sicuramente nei prossimi anni momenti di riflessione sul funzionamento del sistema. Per quanto riguarda il porto di Ravenna, credo che con 26 milioni di tonnellate movimentate, oltre 7200 treni in transito in porto e 77000 rimorchi imbarcati dal nostro terminal verso Grecia e sud Italia, nonché gli importanti investimenti in corso, si confermi il ruolo fondamentale come Hub logistico nel sistema della portualità italiana. La disponibilità a breve di fondali più profondi e di nuove aree retroportuali attrezzate sia per la movimentazione di container che per ampliare il trasporto di rimorchi, ma anche per l'insediamento di nuove attività logistiche e produttive, ci consentirà di portare sul mercato della logistica portuale un'offerta unica in termini di servizi e di spazi. Possiamo dire una che rappresenterà una prospettiva industriale nuova, legata alle opportunità della logistica portuale, e contribuirà a creare opportunità di lavoro e di sviluppo.

Uno dei temi del momento, destinato ad avere sempre più importanza, è quello della difesa ambientale, dei carburanti navali "green" e delle relative reti.

Ravenna come si colloca?

Il Porto di Ravenna è molto attento ai temi dell'ambiente e delle energie rinnovabili. L'Autorità di Sistema non a caso partecipa a diversi progetti europei, tra i quali Green Port e Clean Port, che sono incentrati esattamente su questi temi. Nello specifico puntiamo molto sugli investimenti nel settore ferroviario, con l'intento nell'arco dei prossimi quattro anni di aumentare dal 13 al 30% le merci che viaggiano su treno, anche per ottenere significativi benefici ambientali.

Per quanto riguarda i carburanti navali "green", nel Porto di Ravenna sarà realizzato un impianto di stoccaggio

e distribuzione del gas naturale liquefatto (GNL), che oltre a rappresentare una opportunità di sviluppo per tutto il porto ed un ulteriore fattore della sua competitività, contribuirà al recepimento ed all'attuazione di quanto disposto dalla nuova normativa in vigore dal gennaio 2020 relativamente al divieto di utilizzare carburanti inquinanti per il trasporto marittimo. La relativa procedura autorizzativa è in corso e speriamo si concluda al più presto.

Ad Ancona ok al POT di sistema

ANCONA - Nella seduta del 27 giugno il Comitato di Gestione dell'ADSP del Mare Adriatico Centrale ha approvato il Piano operativo triennale di sistema 2017-2019. Per la prima volta i sei porti principali del medio adriatico (Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, San Benedetto del Tronto, Pescara ed Ortona) vengono considerati come unico sistema coordinato, da sviluppare secondo linee guida comuni.

Il Piano si struttura su quattro linee guida principali: sviluppo delle infrastrutture portuali e delle con-

(segue a pagina 2)

Ad Ancona ok al POT

nessioni retroportuali, sostenibilità, innovazione tecnologica e, ultimo, ma più importante, la governance.

Lo sviluppo delle infrastrutture riguarda in particolare la questione dei dragaggi e le connessioni alle reti di trasporto, priorità assolute per cogliere le opportunità di crescita dei traffici. Per raggiungere tale obiettivo viene data particolare enfasi al gioco di squadra istituzionale, fattore chiave per assicurare che il complesso processo decisionale sia sempre più orientato alle tempistiche oggi richieste da un mercato fortemente competitivo. La cooperazione istituzionale viene estesa ai sistemi logistici del centro Italia, inclusi i porti tirrenici, nell'ottica di cogliere i flussi di traffico intra-mediterranei che attraversano il Paese.

Innovazione tecnologica e sostenibilità ambientale e sociale vengono inserite come priorità orizzontali per tutto il sistema portuale: l'infrastrutturazione degli scali è finalizzata a migliorare la qualità dei servizi per merci e passeggeri, mentre la sostenibilità ambientale viene considerata fattore di competizione dei porti contemporanei, anche in coerenza con le evoluzioni normative nazionali e comunitarie che introdurranno entro il 2020 normative più restrittive per il settore marittimo e portuale. Analogamente, il dialogo porto-città viene promosso per favorire l'apertura degli scali verso la comunità locale, promuovere la conoscenza del ruolo dei porti nel benessere del territorio di riferimento e condividere le scelte di sviluppo e l'impegno per la tutela dell'ambiente.

"Il Piano Operativo Triennale approvato dal Comitato di gestione - ha dichiarato il presidente Rodolfo Ciampieri - definisce lo sviluppo dei porti dell'Adriatico centrale secondo

priorità contemporanee e fortemente aderenti agli stimoli degli operatori degli scali. La forte attenzione sulla governance, sulla sostenibilità e sull'innovazione tecnologica non sono soltanto scelte coerenti con il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica e con la legge di riforma del sistema portuale italiano, ma anche frutto dell'esperienza di questi 5 mesi di lavoro. In questi tre anni intendiamo recuperare e sviluppare il potenziale dei porti del Medio Adriatico, soprattutto di quelli afflitti da troppo tempo dai problemi dei dragaggi. Ambiente, dialogo porto-città e innovazione tecnologica sono gli strumenti per accompagnare lo sviluppo delle infrastrutture dei porti in un'ottica di coesione con il territorio, favorendo la competitività delle imprese e l'aumento dei posti di lavoro."

Interporto Vespucci, rosso di bilancio quasi azzerato

04 luglio 2017 11:11 Economia e Lavoro Livorno

[Facebook](#) [Twitter](#) [WhatsApp](#) [Google+](#) [Email](#)

[Mi piace](#)



Diminuiscono le perdite dell'Interporto Vespucci: i soci in assemblea hanno approvato ieri il consuntivo 2016, un bilancio che mostra un quadro contabile migliore rispetto a quello degli anni passati decisamente migliore. Si è ridotto a un sesto il disavanzo della società, che nel 2015 perdeva quasi 3 milioni di euro. Ma il saldo tra entrate ed uscite sarebbe stato addirittura positivo se non fosse stato necessario accantonare riserve consistenti per vicende pregresse.

Il raffronto coi dati dell'anno passato fa insomma ben sperare, nell'ottica di un ormai non troppo distante raggiungimento del pareggio di bilancio. La gestione del 2016 per altro è stata improntata ad una politica di contenimento delle più importanti voci di spesa. Tra queste ci sono i costi operativi derivanti dagli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria del patrimonio immobiliare, ridotti del 5% rispetto al 2015.

-segue

E a proposito di patrimonio immobiliare: procede secondo quanto previsto dal Piano di Risanamento il programma delle dismissioni: sono infatti state perfezionate tutte le vendite previste nel 2016, mentre per quanto riguarda quelle del 2017, sono stati venduti tre immobili su quattro.

Quanto ai ricavi commerciali correnti, questi sono aumentati del 6%, soprattutto grazie alla locazione dei nuovi uffici del centro direzionale.

"Il bilancio chiude in linea con quanto previsto dal piano di consolidamento e sviluppo – ha detto l'amministratore delegato del Polo di Gualticco, Bino Fulcen, che ha aggiunto – la società si appresta a raggiungere l'equilibrio di bilancio grazie ad una gestione oculata delle risorse, ma il merito va anche ai soci, in particolare all'Autorità di Sistema Portuale, che in occasione dell'assemblea, ha ribadito gli impegni assunti all'atto della sottoscrizione dell'accordo di ristrutturazione dell'11 ottobre del 2016".

Il 2016 è stato un anno importante per il Vespucci: segnali positivi sono giunti dai transiti dai gate incrementatisi del 25% e dalla crescita costante dell'attività ferroviaria con 5 treni settimanali arrivati e partiti dal terminal dell'interporto. In più è stato dato avvio operativo all'area di temporanea custodia e al fast corridor tra porto e interporto. Tra gli investimenti dell'Interporto nel 2016 quelli relativi alla realizzazione di un magazzino per merci refrigerate.

Emorragia di posti di lavoro Persi in totale 9.500 addetti

Tra Livorno e Piombino è un'ecatombe: i dati di Irpet

LIVORNO. L'ECONOMIA toscana torna a crescere, ma la Costa resta indietro. Il dato emerge dal rapporto annuale dell'Irpet, l'istituto per la programmazione economica della Regione, presentato ieri a Firenze dai ricercatori Leonardo Ghezzi e Nicola Sciclone. Per il terzo anno consecutivo, nel 2016, l'andamento economico regionale è migliorato, con un +0,7% nel Pil. Sono però piccoli passi, oltretutto incerti, visto che c'è stato un leggero rallentamento, sia rispetto all'anno precedente, che al resto d'Italia. Ma il vero nodo restano gli squilibri territoriali. La crisi ha infatti aumentato le distanze tra la Toscana centrale e la costa, dove si sono concentrate le maggiori criticità. Nel 2016 i due territori si sono riavvicinati, ma più per la difficoltà (in alcuni casi già superate) avvertite da settori tradizionali dell'area metropolitana che per una crescita dell'economia costiera. I numeri lasciano pochi dubbi sulla mancata ripresa del litorale: dal 2009 al 2016 Livorno ha perso l'11 per cento di addetti, pari a 7mila posti di lavoro, anche se l'emorragia negli ultimi anni sembra essersi stabilizzata. Altri 2500 posti di lavoro sono scomparsi nello stesso periodo a Piombino (7%) e un po' meno della metà a Massa Carrara (6%). Meglio invece la Toscana del sud, che ha tratto vantaggio sia dai buoni andamenti del turismo che da una forte espansione del settore manifatturiero, a partire dai segnali positivi dell'industria agroali-



CRISI Una protesta simbolo degli operai Trw, la fabbrica chiusa da dicembre 2014

mentare.

«RIMANE la difficoltà evidente della costa - ha commentato il presidente della Regione, Enrico Rossi - e su Livorno non si può tardare ancora. I soldi come Regione li abbiamo messi, per la Darsena Europa e il nuovo porto, ma siamo fermi per la revisione dei progetti. Con la 'project review' siamo stati bloccati un anno e mezzo sul sotto attraversamento dell'Alta velocità. Siamo in stallo sulla Tirrenica, dove in sette anni sono cambiati quattro volte gli scenari e sul porto di Livorno hanno rivisto il codice degli appalti. Non polemizzo con nessuno, chiedo solo che si faccia presto. Anno-

to inoltre che quando la stazione appaltante è stata la Regione, gli investimenti sono partiti con un flusso di spesa costante nell'anno nonostante le risorse tagliate a monte sul bilancio».

POI IL TEMA degli investimenti. «Rispetto al 2008 - ha proseguito Rossi - ci sono in tutta Italia 20 miliardi di investimenti in meno (da 60 a 40). Se la Costa non avrà, oltre al porto di Livorno, un corridoio di quattro corsie, un adeguato retroporto e logistica, con tutto quello che può esprimere in termini di potenzialità e investimenti, è difficile che abbia una possibilità di crescita e di sviluppo».

Lisa Giardi

FRONTE DEL PORTO

3 MILIONI DI «ROSSO»
IL DISAVANZO DELLA SOCIETÀ
NEL 2015 AMMONTAVA
A QUASI TRE MILIONI DI EURO

CONTENIMENTO DEI COSTI
LA POLITICA GESTIONALE DEL 2016
È STATA PERLOPIÙ IMPRONTATA
AL CONTENIMENTO DEI COSTI VM

Buone notizie dal «Vespucchi» Il passivo è già quasi azzerato

Presentato in assemblea dei soci il bilancio consuntivo 2016

-LIVORNO-
DIMINUISCONO le perdite dell'Interporto Vespucchi: i soci in assemblea hanno approvato ieri il consuntivo 2016, un bilancio che mostra un quadro contabile migliore rispetto a quello degli anni passati decisamente migliore. Si è ridotto a un sesto il disavanzo della società, che nel 2015 perdeva quasi 3 milioni di euro. Ma il saldo tra entrate ed uscite sarebbe stato addirittura positivo se non fosse stato necessario accantonare riserve consistenti per vicende pregresse. Il raffronto coi dati dell'anno passato fa insomma ben sperare, nell'ottica di un ormai non troppo distante raggiungimento del pareggio di bilancio. La gestione del 2016 per altro è stata improntata ad una politica di contenimento delle più importanti voci di spesa. Tra queste ci sono i costi operativi derivanti dagli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria del patrimonio immobiliare, ridottisi del 5% rispetto al 2015. E a proposito di patrimonio immobiliare: procede secondo quanto previsto dal Piano di Risanamento il programma delle dismissioni: sono infatti state perfezionate tutte le vendite previste nel 2016, mentre per quanto riguarda quelle del 2017,



IN ATTIVO L'interporto di Guasticce

sono stati venduti tre immobili su quattro. Quanto ai ricavi commerciali correnti, questi sono aumentati del 6%, soprattutto grazie alla locazione dei nuovi uffici del centro direzionale.

«IL BILANCIO chiude in linea con quanto previsto dal piano di consolidamento e sviluppo - ha detto l'amministratore delegato del Polo di Guasticce, Bino Fulceri, che ha aggiunto - la società si appresta a raggiungere l'equilibrio di bilancio grazie ad una gestione oculata delle risorse, ma il merito va anche ai soci, in particolare all'Autorità di Sistema Portuale, che in occasione dell'assemblea, ha ribadito gli impegni as-

sunti all'atto della sottoscrizione dell'accordo di ristrutturazione dell'11 ottobre del 2016». Il 2016 è stato un anno importante per il Vespucchi: segnali positivi sono giunti dai transiti dai gate incrementatisi del 25% e dalla crescita costante dell'attività ferroviaria con 5 treni settimanali arrivati e partiti dal terminal dell'interporto. In più è stato dato avvio operativo all'area di temporanea custodia e al fast corridoio tra porto e interporto. Tra gli investimenti dell'Interporto nel 2016 quelli relativi alla realizzazione di un magazzino per merci refrigerate.

PIOMBINO La situazione dello stabilimento siderurgico

Aferpi, sbloccati 50 milioni Può riprendere la produzione

*Dopo la sosta forzata l'azienda annuncia il riavvio dei treni di laminazione
Una boccata d'ossigeno per i duemila operai con contratto di solidarietà*

A PAGINA 9



Sbloccati cinquanta milioni di euro Aferpi: «Riprende la produzione»

L'azienda spiega i motivi, anche «tecnici» della sosta forzata

- PIOMBINO -

AFERPI, sbloccato un ulteriore finanziamento di 50 milioni di euro che permetterà di sostenere la produzione. Ad annunciarlo è l'azienda che fa il punto della situazione sulla lavorazione delle rotaie facendo chiarezza su ritardi e ripartenza della laminazione. La novità è fondamentale per mantenere il contratto di solidarietà e non perdere il portafoglio clienti delle Acciaierie di Piombino che sono sempre considerati un punto di riferimento nella produzione di rotaie di alta qualità.

«Recentemente si sono verificati due eventi congiunti, attribuibili a causa di forza maggiore, che hanno causato la mancanza di forniture per la laminazione delle rotaie - spiega Aferpi - un fornitore extraeuropeo è stato costretto a posticipare la consegna dei semiprodotto a causa della riduzione dei volumi produttivi imposti dalla siccità che ha colpito il suo Paese; e un fornitore europeo, a causa di guasti tecnici, ha dovuto ritardare di quattro settimane la sua produzione e la consegna.

ENTRAMBE le problematiche sono adesso risolte e Aferpi sta aspettando l'arrivo dei semiprodotto secondo i programmi di con-



LAMINAZIONE Parte il primo lotto di 5 mila tonnellate

segna nuovamente autorizzati in accordo con i fornitori. Inoltre, «la conferma di un ulteriore finanziamento di circa 50 milioni di euro sbloccati da Cevital, permetterà di sostenere la produzione per il periodo futuro» annuncia Aferpi che ha immediatamente messo in atto procedure «per compensare e annullare gli effetti dei suddetti eventi, mettendo immediatamente in produzione un lotto di

5.000 tonnellate di rotaie e anticipando la fermata manutentiva estiva in modo da riprendere la laminazione con continuità a partire dalla fine del mese di luglio, garantendo quindi il rispetto di tutti gli impegni assunti.

RIENIAMO quindi che queste tre/quattro settimane di slittamento della produzione non dovrebbero causare disagi importanti ai



Un primo passo verso la ripresa

La situazione resta molto delicata, ma lo sblocco di un finanziamento di 50 milioni di euro è senz'altro una buona notizia per la fabbrica più grande di Piombino. Ora, dopo l'annuncio, si aspetta la ripartenza vera e propria della produzione, ma è fondamentale mantenere lo stabilimento in funzione anche in proiezione futura. E poi ci sono gli smantellamenti da portare a termine.

nostri clienti - conclude Aferpi - se non in parte alle Ferrovie dello Stato (Rfi), sapendo che il nuovo programma di laminazione è stato annunciato con un termine adeguato alla dirigenza di Rfi, in modo da permettere loro di compensare l'eventuale carenza di prodotti finiti, con consegne effettuate da altri fornitori con i quali avevano già contratti in corso».

Maila Papi

«FONDAMENTALI LE INFRASTRUTTURE»

IL GOVERNATORE ROSSI: «SE LA COSTA NON AVRÀ, OLTRE AL PORTO DI LIVORNO, UN CORRIDOIO DI QUATTRO CORSIE, UN ADEGUATO RETROPORTO E LOGISTICA È DIFFICILE CHE POSSA AVERE SVILUPPO»

OGGI IN SALA FERRETTI DELLA FORTEZZA VECCHIA DI LIVORNO

Sviluppo sostenibile e possibile workshop di OLT sull'energia

Un panel di relazioni e interventi ad alto livello sulle linee guida delle infrastrutture energetiche in Italia - Un rapporto su sicurezza, ambiente e territorio

LIVORNO - La grande piattaforma della OLT Offshore LNG Toscana vista da terra è poco più d'un puntino all'orizzonte. Eppure, senza che nessuno o quasi se ne accorga, rappresenta un grande passo in avanti a dimostrazione che il tanto conclamato sviluppo sostenibile non solo è un'aspirazione ma oggi è anche possibile: e in parte almeno, è in essere. Il GNL, gas naturale che rappresenta un importante passo avanti contro l'inquinamento ambientale, arriva regolarmente con le navi, viene scaricato oltre l'orizzonte, arriva nella rete nazionale attraverso la condotta sottomarina. E l'annunciata riduzione del costo nazionale del gas anche alle famiglie ha forse anche una componente in questo lavoro.

Il punto su sviluppo sostenibile e sviluppo possibile si farà oggi proprio a Livorno per iniziativa di OLT, con il patrocinio del Ministero dello sviluppo economico, con due workshop concentrati nella

(segue a pagina 2)

Sviluppo sostenibile

mattinata in Fortezza Vecchia, sala Ferretti. L'importanza dell'argomento è confermata dal livello degli interventi, che seguiranno alla presentazione del rapporto OLT sullo stato dell'arte dell'utilizzo dei carburanti "puliti". L'incontro sarà preceduto dai saluti istituzionali del presidente dell'Autorità portuale di sistema Tirreno settentrionale ingegner Stefano Corsini e dell'amministratore delegato di OLT Offshore LNG Toscana dottor Alessandro Fino.

Ecco il programma dei lavori.

Ore 10,30 - **Presentazione del Rapporto OLT: Sicurezza, Ambiente e Territorio** (dottor Alessandro Fino).

Ore 11 - **Tavola Rotonda:** Linee guida strategiche per la realizzazione delle infrastrutture energetiche in Italia. Intervengono: Ministero dello Sviluppo Economico (ingegner Gilberto D'Almeida, direttore generale per la Sicurezza dell'Approvvigionamento e le Infrastrutture Energetiche); Ministero dell'Ambiente e della Tutela del

Territorio e del Mare (avvocato Xavier Santiapichi, membro della Commissione Valutazione Impatto Ambientale VIA e VAS e del Comitato Tecnico); Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (dottor Eugenio Minici, direzione generale per la Vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne); Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (dottor Massimo Provinciali, segretario generale).

Ore 12 - **La seconda Tavola Rotonda:** avrà come tema Monitoraggio e gestione delle infrastrutture sul territorio. Intervengono: Regione Toscana (ingegner Francesca Poggiali, Settore Autorizzazioni Ambientali); ARPAT (ingegner Marcello Mossa Verre, direttore generale); Comune di Pisa (dottor Andrea Serfogli, assessore ai lavori pubblici e bilancio); Capitaneria di Porto di Livorno (contrammiraglio Vincenzo Di Marco); Comandante Provinciale dei Vigili del Fuoco di Livorno (ingegner Francesco Notaro, comandante); CIBM Livorno (professor Carlo Pretti, direttore del Comitato Scientifico del CIBM).

Modererà: dottor Nicola Saldutti, caporedattore Economia del Corriere della Sera.



IL WORKSHOP OGGI

La piattaforma Olt Off-Shore e le sue ricadute sui territori Gli esperti parlano in Fortezza

- LIVORNO -

LONTANA, dietro l'orizzonte, la piattaforma offshore della Olt che riceve il gas naturale liquefatto dalle navi e lo pompa nella rete nazionale è una presenza silenziosa da alcuni anni. Ma rappresenta anche il primo importante passo fatto dall'Italia per lo sviluppo sostenibile e possibile nell'ambito dei carburanti ecologici. Il punto sulla sua incidenza nei programmi per un ambiente più difeso, anche in relazione alle infrastrutture del territorio si farà stamani proprio per iniziativa di Olt, con il patrocinio del Ministero dello sviluppo economico. Ci saranno due workshop concentrati nella mattinata in Fortezza Vecchia, sala Ferretti. L'importanza dell'argomento è confermata dal livello degli interventi, che seguiranno alla presentazione del rapporto, elaborato dalla stessa OLT sullo stato dell'arte dell'utilizzo dei carburanti "puliti". L'incontro sarà preceduto dai saluti istituzionali del presidente dell'Autorità portuale di sistema Tirreno settentrionale ingegner Stefano Corsini e dell'amministratore delegato di Olt Offshore Lng Toscana dottor Alessandro Fino.

Sarà lo stesso Fino a condurre la prima delle due tavole rotonde in programma, quella su sicurezza, ambiente e territorio, che avrà come punto di partenza il rapporto Olt. Sono previsti interventi di Gilberto Dialuce (ministero sviluppo economico) Xavier Santiapichi (ministero dell'Ambiente) Eugenio Minici (ministero Infrastrutture) e Massimo Provinciali (Autorità portuale di Livorno). La seconda tavola rotonda, prevista intorno alle 12, avrà come tema il monitoraggio e la gestione delle infrastrutture sul territorio, tema particolarmente sentito per i riflessi che ci sono stati (con forti

contributi Olt anche a realizzazioni come l'apertura dell'Incile a Pisa e le aree verdi). Parleranno Francesca Poggiali (Regione Toscana) Marcello Mossa Verre (Arpat) Andrea Serfogli (Comune di Pisa) Francesco Notaro (vigili del fuoco) Carlo Pretti (Cibm).

L'INCONTRO odierno fa parte di una serie di seminari che a livello nazionale ed europeo accompagnano la crescita di coscienza relativa all'uso di carburanti "verdi" sia nel settore dell'autotrasporto stradale, sia in quello dei trasporti marittimi, per i quali si va elaborando sulla spinta della normativa europea che prevede entro il 2020 una forte riduzione dello zolfo nelle emissioni dei motori - un programma di "distributori" costieri validi sia per rifornire di Gnl gli autocarri che le navi. Un programma nel quale è inserita anche la previsione di adattare la piattaforma offshore della Olt Toscana ad attracco di bettoline che possano rifornirsi di gas liquido per conferirlo a loro volta nei distributori costieri.

A.F.

L'INTERVENTO IL SEGRETARIO DELLA CISL PARDINI CHIEDE TEMPI CELERI E OBIETTIVI COMUNI

«Livorno deve svoltare, non vivere di sussidi»

- LIVORNO -
«LIVORNO deve svoltare, non può continuare a vivere di sussidi e risorse, nel tentativo di integrare situazioni di reddito sempre più precarie. Questa città ha necessità di lavoro, di progetti e di investimenti, in buona parte ci sono ma non spiccano il volo, ingessati da situazioni legate alla burocrazia, o a rendite di posizione che frenano i percorsi di sviluppo». Alla vigilia degli statuti generali per il lavoro, in programma il segretario generale della Cisl Giovanni Pardini interviene fissando gli obiettivi da ribadire ai sindaci e al governatore Rossi. «Gli ammortizzatori sociali servono - attacca

- , per carità, ma bisogna assolutamente far ripartire l'economia di questo territorio, di questa città dando prova di capacità, concretezza, raggiungendo rapidamente gli obiettivi che ci prefiggiamo. Se così non sarà, questa organizzazione proporrà un'altra mobilitazione perché, ribadiamo, abbiamo bisogno di sviluppo vero e, soprattutto di lavoro vero». «Tutte le parti devono remare nella stessa direzione per incidere sui tempi - continua Pardini - basti pensare all'impasse che sta vivendo la costituzione del nuovo organismo che gestirà l'Autorità portuale di sistema, tra ricorsi e proroghe. Il porto si è ripreso ma che non ha dato risultati occupazionali adeguati ri-

spetto all'aumento dei traffici conseguiti, ma che oggi ha bisogno di tutto tranne che di incertezza nella Governance. Bisogna portare a termine i tanti progetti iniziati, proseguire con la privatizzazione di Porto 2000 che potrebbe portare una ricaduta importante sull'occupazione livornese, visto lo spessore delle aziende che hanno vinto la gara, Moby e Msc. Ragionamento che va fatto anche per la questione sanità: occorre un nuovo ospedale o va ristrutturarlo, per la Darsena Europa anche in versione light, pur che si porti avanti, far decollare finalmente la questione dei bacini, e poi bonificare e mettere a disposizione le aree che ci sono».

Governance e le Idi di settembre

LIVORNO - Allora, visto che siamo già a luglio - anticamera di quell'agosto che in Italia scappa da ogni tipo di decisione per rimandare tutto a settembre - vogliamo provare a fare il punto sulla governance portuale, partendo proprio dal "caso Livorno"? Dai, proviamoci.

Sistemato com'è ora, il "sistema" portuale Livorno-Piombino non potrebbe stare peggio. C'è un presidente, l'ingegner Stefano Corsini, che è l'unico fatto certo, istituzionalmente e legalmente ineccepibile. Dopo di che, nebbia fitta. Ah, scusate: c'è anche il logo, che Corsini s'è subito preoccupato di varare. Come a dire: c'è l'etichetta del barattolo, ma il barattolo è vuoto, anzi non c'è. Le ironie si sprecano.

Il "sistema", a cento e rotti giorni dall'arrivo del presidente, non sistema niente: il

Antonio Fulvi
(segue a pagina 2)

Governance e le Idi

segretario generale non c'è, perché Corsini ha potuto solo proporre la riconferma "pro tempore" di quello del solo porto di Livorno: tra l'altro subito impallinato da un ricorso al Tar del Comune. Il comitato di gestione quindi non c'è, perché Corsini seguendo il Delrio-pensiero ha rifiutato di inserirvi il sindaco Nogarin, il sindaco ha ricorso al Tar e si è bloccato tutto. Cose note, direte voi. Ma tirano dietro cose forse meno note, che però tutti (o quasi) credono di sapere: il patto più o meno segreto tra Corsini, il governatore Rossi e il ministro Lotti per far finire a Provinciali l'incarico di segretario fino alla staffetta che gli farebbe subentrare Roberto Macii entro la fine dell'anno; il mondo portuale livornese, ma forse anche parte di quello di Piombino, che alla Macii preferirebbe il comandante Nerio Bisdraghi, ovvero un tecnico puro esperto delle cose comitate dei porti; il Pd che è spaccato anch'esso, con i piombinesi - specie i non renziani - che non si danno pace dall'oblio in cui è stato ingiustamente parzialmente heggiato Luciano Guerrieri, ottimo presidente del

porto, ottimo commissario, ottimo amministratore. Eccetera.

Il "caso Livorno" ovviamente non è solo fatto di questi nomi. Incombe come una nube minacciosa, subito a pelo d'orizzonte, la faccenda della piattaforma Europa. Che non è più piattaforma ma è Darsena: e che probabilmente - anche se entriamo nelle segrete cose - sarà darsenetta o darsennina. Aspettiamo che ce lo dicano, là dove si vuole ciò che si vuole. Ma certo sarà difficile, qualsiasi sia la formula che vorranno adottare, impedire al sindaco Nogarin di fare la ruota come un pavone, lui che per primo aveva lacciato il progetto e la relazione della Ocean Consultants come "una vergogna" pagata a peso d'oro.

C'è solo un dubbio, a questo punto: se il Tar davvero dovesse sbloccare il "caso" entro le prossime tre settimane, o se andrà tutto a settembre. Peggio: come dicevano i nostri avi: alle Idi di settembre. Che non saranno facili nemmeno per Delrio e il suo governo, visto che anche solo dando un'occhiata ai porti del Tirreno, il partito della riforma portuale non ha più le città portuali più importanti: né Genova, né La Spezia, né Livorno, né Civitavecchia, né Napoli. E con due interrogazioni parlamentari dei 55 Stelle che certo non lo situano sui casi di Livorno e di Civitavecchia.

Interporto: cala il rosso, salgono i traffici

Approvato il bilancio 2016 con una perdita di mezzo milione (erano 3 nel 2015), funziona il piano delle dismissioni

► LIVORNO

Diminuiscono le perdite dell'Interporto Vespucci: i soci in assemblea hanno approvato lunedì il consuntivo 2016, un bilancio che mostra un quadro contabile migliore rispetto a quello degli anni passati. Decisamente migliore, anche se il segno continua a dominare nei conti. Il disavanzo della società, che nel 2015 perdeva quasi 3 milioni di euro, si è ridotto a un sesto: il rosso è di poco meno di 500mila euro. Ma il saldo tra entrate ed uscite sarebbe stato addirittura positivo se non fosse stato necessario accantonare riserve consistenti per vicende pregresse.

Il raffronto coi dati dell'anno passato fa insomma ben sperare, nell'ottica di un ormai non troppo distante raggiungimento del pareggio di bilancio. La gestione del 2016 per altro è stata improntata ad una politica di contenimento delle più importanti voci di spesa. Tra queste ci sono i costi operativi derivanti dagli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria del patrimonio immobiliare, ridottisi del 5% rispetto al 2015.

E a proposito di patrimonio immobiliare, procede secondo quanto previsto dal Piano di Risanamento il programma delle dismissioni: sono infatti state perfezionate

tutte le vendite previste nel 2016, mentre per quanto riguarda quelle del 2017, sono stati venduti tre immobili su quattro.

Quanto ai ricavi commerciali correnti, questi sono aumentati del 6%, soprattutto grazie alla locazione dei nuovi uffici del centro direzionale.

«Il bilancio chiude in linea con quanto previsto dal piano di consolidamento e sviluppo», commenta l'amministratore delegato del Polo di Guasticce, **Bino Fulceri**. Che poi aggiunge: «La società si appresta a raggiungere l'equilibrio di bilancio grazie ad una gestione oculata delle risorse, ma il merito va anche ai soci, in particolare all'Auto-

rità di Sistema Portuale, che in occasione dell'assemblea, ha ribadito gli impegni assunti all'atto della sottoscrizione dell'accordo di ristrutturazione dell'11 ottobre del 2016».

Il 2016 è stato un anno importante per il Vespucci: segnali positivi sono giunti dai transiti dai gate incrementatisi del 25% e dalla crescita costante dell'attività ferroviaria con 5 treni settimanali arrivati e partiti dal terminal dell'interporto. In più è stato dato avvio operativo all'area di temporanea custodia e al fast corridor tra porto e interporto. Tra gli investimenti dell'Interporto nel 2016 quelli relativi alla realizzazione di un magazzino per merci refrigerate. (r.l.)

INFRASTRUTTURE

Il terminal off shore e lo sviluppo sostenibile

Stamani in Fortezza tavola rotonda organizzata da Olt. Sarà presentato anche il rapporto sull'ambiente

► LIVORNO

Stamani in Fortezza Vecchia è in programma una tavola rotonda dal titolo "Lo sviluppo sostenibile è sviluppo possibile". L'incontro - organizzato da Olt Offshore Lng Toscana Livorno - si svolgerà nella sala Ferretti, con inizio alle ore 10.

Il workshop sarà un'occasione per discutere con i rappresentanti delle istituzioni nazionali, regionali e locali sia delle modalità di pianificazione e realizzazione delle infrastrutture sul territorio italiano (con particolare riferimento alle infrastrutture energetiche), sia dell'attività di monitoraggio e controllo delle stesse, con par-

ticolare riferimento al nostro territorio.

Durante i lavori sarà anche presentato il primo rapporto Olt su sicurezza, ambiente e territorio.

Il programma prevede alle 10 il saluto del presidente **Leone** e del **comandante** **Stefano Corsini**, e di **Alessandro Fino**, amministratore delegato di Olt Offshore Lng Toscana.

Alle 10.30 lo stesso Fino presenterà il rapporto Olt: Sicurezza, Ambiente e Territorio. Alle 11 il via alla prima tavola rotonda sulle "linee guida strategiche per la realizzazione delle infrastrutture energetiche in Italia". Intervengono: il ministero dello svi-

luppo economico con **Gilberto Dialuce**, direttore generale per la sicurezza dell'approvvigionamento e le infrastrutture energetiche; il ministero dell'ambiente con **Guido Monteforte Specchi**, presidente della commissione tecnica Via; il ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con **Eugenio Minici**, della direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne. E ancora l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, col segretario generale **Massimo Provinciali**.

Alle 12 invece inizierà la tavola rotonda dal titolo "Moni-

toraggio e gestione delle infrastrutture sul territorio". Per la Regione ci sarà **Francesca Poggiali**, del settore autorizzazioni ambientali, per l'Arpat **Marcello Mossa Verre**, direttore generale, per il Comune di Livorno, il sindaco **Filippo Nogarini**, per quello di Pisa, **Andrea Serfogli**, assessore ai lavori pubblici e bilancio. Al tavolo anche il comandante della capitaneria di porto di Livorno, **Vincenzo Di Marco**, il comandante del Vigili del Fuoco di Livorno, **Francesco Notaro**, Comandante, e Carlo Pretti direttore scientifico del Centro biologia marina. Modera l'incontro **Nicola Saldutti**, caporedattore economia del Corriere della Sera.

Toscana lenta, ma risale l'occupazione

La radiografia 2016 dell'Irpet: Pil a +0,7% (+0,9 in Italia). E il lavoro torna ai livelli del 2008

L'economia toscana è cresciuta anche nel 2016, per il terzo anno consecutivo, ma lo ha fatto ad un ritmo inferiore rispetto alla media nazionale, 0,7% contro lo 0,9% dell'Italia. Una crescita lenta, ma che ha permesso di superare il numero di occupati del 2008, riportando quindi il lavoro a livelli pre crisi. Resta anche l'allarme per la Costa, allargato anzi alle zone interne della regione.

Lo stato di salute dell'economia della Toscana emerge dal rapporto di Irpet presentato ieri a palazzo Strozzi Sacratini e il direttore di Irpet, Stefano Casini Benvenuti, ha sottolineato che «il dato positivo è che dal 2014 l'inversione di tendenza si è consolidata, anche se il contesto internazionale è peggiorato nel 2016 con contraccolpi soprattutto per l'export». Il presidente della Regione, Enrico Rossi, ha evidenziato che la crescita lenta è dovuta anche «al calo di investimenti pubblici e alle lungaggini che bloccano quelli privati, come per la Tirrenica, le terze corsie delle autostrade, l'aeroporto di Firenze». «La Toscana ha punte di eccellenza, ma si trova in Italia e non si può dunque prescindere dalle difficoltà del Paese — sintetizza Rossi — Non andiamo male ma ciò non vuol dire che non si soffre».

Nel dettaglio lo scorso anno le vendite internazionali dei prodotti conciarati sono calate del 4,9% e quelle delle macchine del 9,6%, trascinando giù l'export che ha fatto registrare un modesto -0,6%, mentre so-

no andati bene l'agroalimentare, l'abbigliamento, il calzaturiero, la farmaceutica e molte produzioni della meccanica (l'export però, vedi articolo sotto, nel 2017 ha dato segni vitalità). Per quanto riguarda l'occupazione, il 2016 si chiude

Traino
Crescita per il terzo anno consecutivo, bene manifatturiero, turismo e agricoltura

con +1,9%, che trova conferma anche nel primo trimestre 2017 (+1,6%) e la Toscana è tra le regioni che più hanno recuperato occupazione rispetto alla crisi, segnando un +0,6% sul 2008. «L'aumento dei dipendenti è diffuso a quasi tutti

i comparti produttivi — evidenzia Irpet — Chimica e farmaceutica vedono crescere gli addetti, come l'agricoltura e il settore industriale, mentre nei servizi c'è stata una diminuzione di personale nel comparto assicurativo, nel credito e nella pubblica amministrazione». La crisi ha aumentato il divario tra la Toscana centrale e Costa — dal 2009 Livorno ha perso l'1% di addetti cioè 7000 posti di lavoro, altri 2500 sono scomparsi a Piombino e Massa Carrara ha segnato -6% di occupati — mentre la Toscana del sud è cresciuta grazie a turismo e manifatturiero. «Rimane la difficoltà evidente della Costa e di Livorno — ammette il presidente Rossi — I soldi come Regione li abbiamo messi, per la Darsena Europa e il nuovo porto, ma siamo fermi per la revisione dei progetti, come siamo stati fermi un anno e mezzo sul sotto attraversamento dell'Alta velocità, sul porto di Livorno. E sulle aree interne stiamo lavorando per un progetto AmIata che si aggiungerà a quelli per il Casentino, l'Appennino, la Garfagnana e la Lunigiana». La Regione metterà più soldi? «Noi fatturiamo in investimenti 130 milioni l'anno, di più non possiamo per il patto di stabilità. Lo stato invece ne spendeva 60 milioni l'anno che sono diventati 40. Investimenti vuol dire anche posti di lavoro. E noi continueremo ad investire sulle imprese più dinamiche».

Lo studio

Rischi e opportunità per le esportazioni nel 2017



E l'export riprende a correre (facendo slalom tra le incognite)

La Toscana è tra le cinque regioni italiane a esportare di più — nel 2016 il suo export ha raggiunto i 33 miliardi di euro, pari all'8% del totale nazionale — e il 2017 ha visto

un'accelerazione significativa. Nel primo trimestre dell'anno infatti l'export toscano ha registrato un +10,1%, trainato da alcuni settori o distretti. Il quadro è stato delineato dal rapporto export di Sace, insieme a Simest, presentato ieri alle imprese toscane a Firenze. In un incontro cui erano presenti le aziende Gruppo Angeli, Marchesi Frescobaldi, Azimut Benetton. L'export italiano, dunque, crescerà del 4% nei prossimi 4 anni e le pro-

specttive sono buone anche per la Toscana. I settori trainanti sono farmaceutica, metalli, elettronica, chimica e mezzi di trasporto, che da soli valgono il 70% dell'export, ma resta alto il rischio su alcuni paesi, dalla Russia al Brasile, nei quali hanno peso rilevante. Tra i distretti, nei primi tre mesi del 2017 spiccano il +14,8% della pelletteria di Firenze e il +8,1% della nautica di Viareggio. (R.E.)

di JACOPO LUPATTO/AGF

M.B.

di GREGIO LUPATTO/AGF

I collegamenti. Ancora al palo gli interventi per potenziare ferrovie e viabilità

Il polo chiede infrastrutture

LUCCA

È il distretto industriale che in Toscana ha resistito meglio, e anzi è cresciuto e ha investito, nella lunga fase di crisi 2008-2015. E ormai ha conquistato la leadership in Europa. Ma per svilupparsi ancora la carta di Lucca ha bisogno di infrastrutture e di impianti.

Un bisogno che si trascina da decenni, e che - per un distretto che occupa la piana di Lucca e la vallata della Garfagnana - si declina sostanzialmente in tre interventi: il potenziamento della linea Lucca-Castelnuovo Garfagnana e la riattivazione dello scalo merci di Castelnuovo, chiuso da 20 anni; gli assi viari di Lucca; l'impianto per lo smaltimento dei residui di lavorazione della carta da macero (il pulper), in un

distretto che ricicla 1,2 milioni di tonnellate di carta all'anno.

Sul fronte ferroviario il progetto che interessa Castelnuovo, per il quale si erano impegnati Ferrovie e Regione, permetterebbe di trasferire su ferro le merci (prima fra tutte la carta) dirette al porto di Livorno. Il progetto però è ancora al palo, con grande delusione delle aziende cartarie a partire da Lucart che lì ha uno stabilimento. Per sbloccare la questione, è in arrivo un proto-

collo di intesa firmato dal ministro delle Infrastrutture e istituzioni locali. Ma resta aperta - come sottolinea Confindustria Toscana Nord - la questione dell'aumento delle tariffe ferroviarie, che rischiano di rendere antieconomico il trasporto su rotaia.

Poche novità anche sul fronte stradale, con gli assi viari - opera strategica per liberare Lucca dal traffico soprattutto pesante - ancora in fase di progettazione. La gara per affidare i lavori del primo lotto (l'asse nord-sud) è stata promessa «entro il 2017» dal ministro Delrio. Il progetto preliminare, approvato nell'agosto 2016 dal Cipe, prevede un costo di 84 milioni (67 dal Governo e 17 dalla Regione Toscana).

S.PI.

IL RITORNO ALL'INDUSTRIA

1,2 milioni

Il riciclo
Le tonnellate di carta che il distretto ricicla ogni anno

Braccio di ferro tra il sindaco e l'ufficio marittimo "Scaricati fino a 800 turisti nel giro di pochi minuti"

L' estate a numero chiuso

A Capri la guerra degli sbarchi "Troppe navi, basta anarchia"

NAPOLI. Come uno 007, ha registrato i minuti di distanza tra uno sbarco e l'altro e segnalato le «violazioni». Ha puntato delle micro-camere sulle banchine fuori controllo dell'isola azzurra, sulle migliaia di passeggeri imbottigliati e sui turisti in coda anche un'ora alle funicolari, ai bus o al taxi. Poi ha preso il dossier e ha scritto al prefetto. Perché al sindaco di Capri, Giovanni De Martino, non bastano più le chiacchiere. Ormai preferisce lavorare sui numeri, e le loro conseguenze.

«La Capitaneria non può fare finta di nulla. Non più. Nella fascia oraria di punta, abbiamo visto che in appena otto minuti, ad esempio tra le 9.51 e le 9.59, arrivano da Sorrento a Capri tre grossi traghetti che scaricano a terra tra le 600 e le 800 persone: e questo in barba a una vecchia disposizione che dilazionava gli arrivi, di almeno 10 minuti l'uno dall'altro. Di fronte a questa mancata gestione, come si fa a evitare la crisi? La funicolare può portare solo 70 passeggeri, ogni venti minuti. Ciascuno dei nostri bus ha solo 25 posti. Vogliamo davvero che Capri esploda?»

», protesta De Martino, primo cittadino della piazzetta a strapiombo sul golfo.

L'ingegnere civile, eletto nel maggio 2014, ha

sempre sognato di arginare le invasioni di massa verso Marina Grande, perché «un posto di paradiso non può non essere, per sua natura oltre che per il rispetto dei visitatori, eco sostenibile». «Abbiamo chiesto aiuto anche ai sottosegretari del Mibact, Ilaria Borletti Buitoni e Dorina Bianchi - aggiunge il sindaco - Abbiamo instaurato contatti con Venezia, con le Cinque Terre. Non si può accettare che la bella stagione si trasformi in un suicidio dei servizi per tutti». Così sull'isola dei Faraglioni, è cominciata la diatriba tra il sindaco e l'ufficio circondariale marittimo. Quest'ultimo, dal canto suo, ha sempre replicato: sicurezza e ordine sono garantiti anche in tutte le concitate fasi delle operazioni, specie nel weekend dell'assalto selvaggio. «Garantiti? - obietta De Martino - Dalle immagini che abbiamo girato, per alcune ore, sono invece evidentissimi i disagi».

Per il sindaco restano sotto accusa, le «ripetute» trasgressioni a quell'ordinanza del 1999, emessa dalla stessa Guardia Costiera, che obbligherebbe traghetti e **aliscafi** a rispettare una distanza di almeno dieci minuti tra un arrivo e l'altro. «Una norma che, nella sua semplicità, comunque allevierebbe l'impatto oggi intollerabile, e resta invece disattesa», sottolineano a Palazzo.

-segue

«Passeggeri in attesa che rischiano di essere colpiti da una passerella durante le operazioni di attracco, bambini o cani che rischiano di cadere in mare, per non parlare dei disagi diffusi, delle attese estenuanti perfino ai taxi, che è un mezzo per pochi. Figuriamoci ai bus». Al prefetto di Napoli, Carmela Pagano, che ha convocato una riunione ad hoc - otto giorni fa - e ascoltato a lungo le ragioni del Comune di Capri e la difesa della Capitaneria, non è rimasto che aprire un tavolo tecnico dove provare a gestire il braccio di ferro tra primo cittadino e ufficio marittimo. Anche la Regione, con i suoi funzionari, è chiamata a dare una mano.

«Il numero chiuso? Noi non ci vorremmo arrivare», allarga le braccia De Martino. «Ma se proprio ci metteranno con le spalle al muro, ci penseremo molto seriamente». Sarà, fuori di metafora, l'ultimo approdo.

©RIPRODUZIONE RISERVATA FOTO: ©

CONCHITA SANNINO

Autorità portuali: accorpamento in seguito alla riforma

Come risaputo, lo scorso [10 aprile 2017](#), il ministro alle Infrastrutture Delrio ha firmato il [decreto di nomina](#) del presidente per [la citata Autorità, comprendente – in seguito alla riforma – i porti di Bari, Brindisi, Barletta, Manfredonia e Monopoli](#).

Il neo presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico meridionale, dr. Ugo Patroni Griffi, con l'ex premier Renzi (FROM FACEBOOK)

Prossimi step dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico meridionale

“Cerreho’ di provvedere alle nomine entro i prossimi 15 giorni, sicuramente prima della pausa estiva. A Manfredonia bisogna urgentemente fornire delle risposte ai concessionari. Le **indennità** dei precedenti commissari? In teoria lo stop fa riferimento al 10 aprile 2017, data della decadenza dei precedenti organi. Ma non ho altre informazioni in merito”, dice Ugo Patroni Griffi.

“Ora bisognerà: cercare di attivare il più velocemente possibile il comitato di gestione, che si dovrà occupare del piano operativo triennale, del piano strategico, della pianta organica delle autorità. Bisognerà lavorare per obiettivi e rendere attrattivi questi porti. Al momento riusciamo ad andare avanti con un organismo di partenariato, l'ultimo provvedimento è quello delle zone economiche speciali. Aiuterebbe molto Manfredonia per lo sviluppo della propria retroportualità”.

S'insedia in Sicilia ex presidente di Civitavecchia e Assoporti

Monti approda a Palermo

A dieci mesi dalla riforma si compone il terzultimo tassello: ora mancano solo Russo a Gioia Tauro e Deiana in Sardegna per completare il governo portuale nazionale. Monti: "Studio un piano per il sistema siciliano"

Roma. A dieci mesi dall'entrata in vigore del nuovo governo dei porti, si sta per completare la squadra dei presidenti delle Autorità di sistema portuale. Ne mancano tre: Francesco Russo a Gioia Tauro, Massimo Deiana in Sardegna e Pasqualino Monti a Palermo. Su Russo e Deiana c'è stata l'intesa tra le regioni di competenza e il ministero dei Trasporti, preambolo per la nomina che arriverà a breve. Per Monti c'è l'insediamento: l'ex presidente del porto di Civitavecchia sarà da mercoledì a capo dell'Autorità di sistema della Sicilia occidentale. Nato a Ischia nel 1974, laureato in Scienze Statistiche ed Economiche presso l'Università La Sapienza di Roma, con un master in banking and finance presso la Fondazione Eni Enrico Mattei (Centro Universitario di Organizzazione Aziendale), ha guidato prima da presidente poi da commissario lo scalo di Roma dal 2011 al 2017. Dal 2013 al 2017 è stato presidente di Assoporti in tandem con Luigi Merlo. È membro della commissione nazionale per il "Piano della Logistica e dei Porti" del governo. «Quella di

governare il sistema dei porti della Sicilia occidentale -commenta- è un'impresa stimolante: non appena insediato mi dedicherò a comprendere lo stato dell'arte, analizzare potenzialità e confrontarle con la situazione dei mercati nell'obiettivo di mettere a punto quanto prima un piano per Palermo, Porto Empedocle, Termini Imerese e Trapani».

I presidenti delle Autorità di sistema portuale (in ordine di nomina). Adriatico centrale: **Rodolfo Giampieri** (ottobre 2016); Adriatico orientale: **Zeno D'Agostino** (novembre 2016); Adriatico Ionio: **Sergio Prete** (novembre 2016); Liguria occidentale: **Paolo Signorini** (novembre 2016); Tirreno centro-settentrionale: **Francesco Di Majo** (novembre 2016); Tirreno centrale: **Pietro Spirito** (dicembre 2016); Adriatico centro-settentrionale: **Daniele Rossi** (febbraio 2017); Adriatico settentrionale: **Pino Musolino** (marzo 2017); Sicilia orientale: **Andrea Annunziata** (marzo 2017); Tirreno settentrionale: **Stefano Corsini** (marzo 2017); Adriatico meridionale: **Patro-**

segue in ultima pagina

Monti approda

ni Griffi (aprile 2017); Liguria orientale: **Francesco Di Sarcina** (maggio 2017); Sicilia occidentale: **Pasqualino Monti** (luglio 2017); Mancano: Tirreno meridionale e Sardegna.

L'edificio con i quattro grandi arconi la targa commemorativa e l'aquila senatoriale è il corpo superstite dopo i bombardamenti del 1943 che distrussero l'area portuale

Arsenale vita di un simbolo

Un museo del mare al centro del progetto per rilanciare l'area

SERGIO TROISI Sorge ancora lì, vicino a quel Molo Nuovo che a fine Cinquecento con una impresa di alta ingegneria - l'ottava meraviglia del mondo, fu definito - dotò Palermo di una dimensione portuale in grado di far fronte alle nuove necessità militari e commerciali del Mediterraneo nell'età di Filippo II. L'arsenale progettato da Mariano Smiriglio, architetto del Senato, fu realizzato tra il 1621 e il 1630, e anche se la relazione col mare era diversa e la distanza più prossima da come appare oggi, con lo spazio antistante occupato da altri fabbricati e dal grande bacino di carenaggio, l'architettura testimonia ancora quale importanza avesse per la città la sua vocazione marinara: qui infatti, sotto le grandi arcate che ancora scandiscono la facciata, venivano realizzate o riparate le imbarcazioni, e dalle corsie calate direttamente nel prospiciente specchio d'acqua protetto e difeso da moli e fortificazioni. Oggi che il paesaggio urbano è così fortemente mutato, e che l'intera area è come nascosta e defilata dai percorsi cittadini e dagli itinerari turistici, l'Arsenale torna al centro del dibattito grazie a un libro di Cesare Ajroldi e Dario Cottone ("Il nuovo museo del mare a Palermo. L'ordine dell'architettura", con prefazione di Franco Purini e postfazione di Sebastiano Tusa, Aracne editore, pagg. 225) che rilegge la storia della costruzione alla luce di nuove ipotesi progettuali. L'edificio che si vede adesso organizzato dal tipico linguaggio dell'architettura manierista, con i quattro grandi arconi, le lesene, la cornice marcapiano e il secondo ordine con finestre e, al centro, la targa commemorativa e l'aquila senatoriale, è soltanto il corpo di fabbrica superstite dopo i bombardamenti del 1943 che distrussero larga parte dell'area portuale e della sua sedimentata memoria storica. La parte retrostante crollata sotto le bombe, oggi una spianata occupata da alcune attrezzature del cantiere navale, era articolata in ambienti coperti da volte a crociera documentati da disegni e fotografie, e rappresenta il centro dell'esercizio progettuale che individua come riferimento alcuni interventi di respiro internazionale: i musei del mare di Barcellona e di Genova in particolare, che in tempi relativamente recenti hanno ricucito parti frammentarie di edifici storici con il linguaggio dell'architettura contemporanea. Anche per Palermo infatti l'ipotesi è quella di configurare l'antico arsenale in un museo del mare di diversa funzionalità e ampiezza

-segue

di ambienti espositivi rispetto a quello attuale, rivitalizzando in questo modo un intero contesto.

Anche se gli studi in questa direzione sono iniziati in ambito universitario, all'interno dei corsi di progettazione di Cesare Ajroldi (che il libro documenta ampiamente suggerendo così l'ampio spettro di problematiche e soluzioni), l'idea di riconfigurare il seicentesco Real Arsenale in un nuovo testo architettonico ha co-nuova nosciuto ultimamente una diversa accelerazione con la manifestazione di interesse da parte del Comune. Il progetto guida è quello redatto proprio da Ajroldi: un ampio parallelepipedo contiguo, nella parte retrostante e sino all'altezza del primo ordine, all'edificio di Mariano Smiriglio, ritmato da aperture e finestre e con le arcate ancora visibili a fungere da elemento di collegamento. Una relazione tra antico e moderno concepita innanzitutto come un rapporto di volumi e di geometrie, secondo una lezione del Novecento che per Ajroldi ha come riferimento le figure di Giuseppe e Alberto Samonà ma che ugualmente attraversa, come rileva nella sua introduzione Purini, la storia dell'architettura palermitana nell'ultimo mezzo secolo.

Considerati i precedenti e le tante occasioni mancate, non sarà un itinerario facile quello che il nuovo progetto dovrà affrontare. Alcuni passaggi andranno concordati con il cantiere navale, sarà necessario bonificare l'area interessata dall'intervento, i materiali espositivi dovranno essere ampliati e ripensati.

Ma il fronte a mare è una delle sfide decisive per il disegno di una città che ambisce a ritrovare la sua collocazione nella geografia del Mediterraneo.

Dopo il (parziale) recupero del terreno del Foro Italico e la passeggiata lungo la Cala inaugurata qualche anno fa, il nuovo Museo del Mare potrebbe essere il terzo tassello di un ampio disegno di recupero.

©RIPRODUZIONE RISERVATA TESTIMONIANZA L'architettura chiarisce quale fosse la grand vocazione marinara della città MOLO NUOVO Venne costruito a fine Cinquecento con un'opera di alta ingegneria ITER Alcuni passaggi andranno concordati con il Cantiere navale PROGRAMMA L'idea s inserisce nel recupero del Foro Italico e della Cala Fu realizzato tra il 1621 e il 1630 dall'architetto Smiriglio. Torna attuale anche grazie a un libro Il piano guida è quello redatto da Ajroldi: un parallelepipedo ritmato da aperture e finestre LA STAMPA Ecco riprodotta in una stampa d'epoca l'area del porto di Palermo all'interno della quale nasceva anche l'edificio dell'arsenale realizzato tra il 1621 e il 1630 su progetto di Mariano Smiriglio architetto del Senato.

SERGIO TROISI

A PALERMO. Lo scafo è ripartito dopo alcune ore

Una nave di Medici Senza Frontiere fermata al porto: mancava documento

OOO La nave «Vos Prudence» dell'organizzazione non governativa Medici Senza Frontiere è rimasta bloccata al porto di Palermo per delle ore, tra lunedì e martedì, per via di alcuni problemi burocratici riscontrati durante un normale controllo di routine.

L'imbarcazione era arrivata regolarmente nel capoluogo siciliano e, secondo il programma stabilito, doveva subito salpare per continuare a prestare soccorso a migranti in difficoltà nel Mediterraneo (sono tantissimi gli sbarchi in questi giorni in Sicilia e non solo) ma qualcosa sarebbe andato storto, non senza qualche polemica. Nel corso di controlli la Capitaneria di porto, secondo quanto ricostruito dalla stessa autorità, non avrebbe infatti trovato in regola i documenti del direttore di macchina che doveva sostituire un collega sbarcato per motivi familiari.

«I documenti del marittimo non erano in regola - hanno spiegato dalla sala operativa della Guardia costiera - e così la nave non è potuta salpare». La nave «Vos Prudence» di Medici Senza Frontiere ha poi lasciato il porto di Palermo per riprendere le operazioni di soccorso alle imbarcazioni di migranti nel Mediterraneo alle 11.50 di ieri, come confermato dalla capitaneria di porto, una volta risolto il problema burocratico. (*LANS*)

BREAKING-NEWS , ENTI E SERVIZI , Trapani , TRASPORTI

Pasqualino Monti guiderà l' **Autorità** di Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale

Sarà Pasqualino Monti, giovane manager di origini campane a guidare l' **Autorità** di Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, la maxi authority che mette insieme i porti di **Palermo**, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle. L' ex presidente di Assotrasporti si insedierà domani. Il suo ultimo incarico è stato a capo dell' autorità portuale di Civitavecchia, da presidente prima - lo nominò nel 2011 Altero Matteoli - e da commissario straordinario poi. Carica che ha lasciato in un clima di polemiche e veleni, anche con qualche avviso di garanzia, che però non ha avuto alcun esito. "Quella di governare il sistema dei porti della Sicilia occidentale - afferma Pasqualino Monti - è un' impresa stimolante: non appena insediato mi dedicherò a comprendere lo stato dell' arte, analizzare potenzialità e confrontarle con la situazione dei mercati nell' obiettivo di mettere a punto quanto prima un piano per **Palermo**, Porto Empedocle, Termini Imerese e Trapani". La proposta di nomina di Pasqualino Monti quale presidente dell' **Autorità** di sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, avanzata dal ministro Delrio, aveva ricevuto parere favorevole dalla Commissione trasporti del Senato, di cui è componente la senatrice trapanese Pamela Orrù, lo scorso 20 giugno. In quell' occasione l' esponente del PD aveva sottolineato che "nel sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, il porto di Trapani sarà rappresentato da un componente designato dal sindaco in seno al Comitato di gestione che avrà un ruolo importante sulle decisioni strategiche".

Sicilia occidentale Pasqualino Monti insediato presidente

PALERMO - Si insedierà ufficialmente oggi, mercoledì 5 luglio, il nuovo presidente dell'Autorità portuale di sistema della Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, uno dei più giovani nel variegato - e rinnovato - mondo dei porti.

Nato a Ischia nel 1974, laureato in Scienze Statistiche ed Economiche presso l'Università La Sapienza di Roma, con un Master in Banking and Finance presso la Fondazione CUOA (Centro Universitario di Organizzazione Aziendale), ha guidato prima da presidente quindi da commissario il porto di Civitavecchia dal 2011 al 2017.

Dal 2013 al 2017 presidente di Assoporti, l'associazione nazionale che rappresenta tutti i grandi porti italiani, membro (segue a pagina 2)



Pasqualino Monti

Sicilia occidentale

della Commissione Nazionale per il Piano della Logistica e dei Porti, è stato insignito dell'International Business Award dalla Niaf, National Italian American Foundation a Washington.

"Quella di governare il sistema dei porti della Sicilia occidentale - afferma Pasqualino Monti - è un'impresa stimolante: non appena insediato mi dedicherò a comprendere lo stato dell'arte, analizzare potenzialità e confrontarle con la situazione dei mercati nell'obiettivo di mettere a punto quanto prima un piano per Palermo, Porto Empedocle, Termini Imerese e Trapani", i porti cioè del "sistema". Da sottolineare che Monti è tra gli ultimi presidenti ad essere insediati perché lunga e complessa è stata la trattativa tra il ministro Delrio - che ha sostenuto il suo incarico - e la Regione Sicilia, dove il governatore Crocetta voleva prima risolvere il dualismo tra le Autorità portuali di Palermo e Augusta/Catania. Al neo-presidente della Sicilia occidentale gli auguri di buon lavoro del nostro giornale.

Porto canale Cagliari: Pili, lascia Hapag Loyd

Deputato Unidos, serve piano strategico per rilancio dello scalo

(ANSA) - CAGLIARI, 4 LUG - Hapag Loyd, colosso mondiale del settore trasporti, cancella alcune rotte in Sardegna. E il deputato di Unidos Mauro Pili propone un piano strategico per il rilancio del porto canale di Cagliari con una risoluzione presentata in commissione Trasporti alla Camera. Le soluzioni? Una zona economica speciale in tutta l'area di Macchiareddu. E poi una scelta tra due possibilità: o rinegoziazione dei patti con Hapag Loyd. Oppure trattative da avviare con l'altro colosso potenzialmente interessato allo scenario: la China shipping in accordo con la Cosco.

"Questo, spiega Pili, per scongiurare il rischio di perdere traffici e posti di lavoro. Il piano? Primo, serve un "inquadramento strategico del porto canale nel nuovo contesto mondiale affidando al sito una nuova mission articolata e strutturata per le nuove esigenze del transhipment nel Mediterraneo". Altro punto: adeguamento infrastrutturale del Porto canale alla nuova strategia con almeno quattro nuove gru, altezza 48 metri di movimentazione, costo 30-40 milioni, da affiancare alle esistenti, per gestire le nuove navi con capienza ciclopica, e nel contempo gestire anche il trasporto medio, sia ro-ro che feeder del Mediterraneo. Ed ancora: "predisposizione - sottolinea Pili - di un master plan del retro porto con bando internazionale per le concessioni areali funzionali alla gestione di tutta una serie di potenzialità attivabili, dalla cantieristica alla gestione di strutture di seconde e terze lavorazioni connesse all'attività portuale".

(ANSA).